
ДЕКАБРЬ 2004
МОТО
ИЗДАТЕЛЬСТВО За рулем
ФИГУРЫ ВЫСШЕГО ВЫПЕНДРЕЖА
ТЕСТЫ:
YAMAHA YZF-R6
JORDAN RINO 125
SUZUKI Burgman AN650 Executive
INDIAN 1924 года
ТРЕКОВАЯ ДОМИНАНТА
R6
премьер-тест
model 2005
ГОНОЧНАЯ ШКОЛА КЛАССА «600»
ВЗЛЕТНЫЙ ВЕС «КРОССАЧА»
СТРОИТ ТРАЙКИ. ЭТО – ДИАГНОЗ
ДЕВЯТЫЙ «КАРАВАН»: ПЕСКИ НЕ ОТПУСКАЮТ
ATV, КОТОРЫЙ ЕЗДИТ ПО ШОССЕ
КОРОЛЕВА КИНОТРЮКА ДЕББИ ЭВАНС
ПРЕДЪЯВИ ПРАВА, СНЕГОХОДЧИК!
INDIAN БЕС В РЕБРО
ISSN 0869-5628
12
9 770869 562049

Журнал МОТО
№12 (147)/2004
Издается с 1991 г.
Учредитель – ОАО «За рулем»

«МОТО» magazine
№12 (147)/2004
Issued since 1991 by «Za Rulіom» Publishing House

Тираж номера Circulation 87200 экз.


Сертифицирован Национальной тиражной службой России
The circulation is certified by the National Circulation Service

Генеральный директор ОАО «За рулем»
Валерий ПУШКОВ
Главный редактор
Максим ЮРЧЕНКО
Editor-in-Chief
Maxim YURCHENKO
Зам. главного редактора
Дмитрий ЮДИН

Наука, техника, информация
Александр ВОРОНЦОВ (зав. отделом)
Испытания
Алексей СЕРЕБРЕННИКОВ
Безопасность, туризм, спорт
Иван КСЕНОФОНТОВ (зав. отделом)
Николай САМАРИН
Эксплуатация, экспертиза
Борис ДАХНОВСКИЙ
Отдел мотоциклетной жизни
Лев ГАРЯЕВ
Татьяна КОДАЧЕНКО
Оформление
Сурияна ВОЛКОВА (зав. отделом)
Наталия ДОЛГАЯ (дизайн)
Лидия ЛАЗАРЕВА (верстка)
Корректура
Татьяна КАРАГОДИНА
Перевод
Татьяна КОДАЧЕНКО (и.о. зав. отдела)
Наталья УМНОВА
Реализация журнала
Антонина ДИРИЧЕВА
тел.: (095) 267-30-65, (095) 267-64-93

Цветоделение
Дизайн-центр «За рулем»
тел. (095) 978-21-91; факс (095) 250-26-41

Рекламное бюро «За рулем»
Семен ШАДРИН
тел. (095) 961-11-55
Александр МУХИН
тел. (095) 961-11-50
Зинаида КУТОВАЯ
тел. (095) 978-61-67 E-mail: kutovaya@zr.ru



Адрес редакции: 107045, Москва, Селиверстов пер., 10 (Address: 10, Seliverstov per., Moscow 107045, Russia). Тел. (Tel.): (095) 207-33-49, телефакс (fax): (095) 737-41-92;
E-mail: moto@zr.ru, http://www.moto.zr.ru.


Цена журнала по каталогу «Роспечати» – 24 руб., розничная цена – свободная.
Подписка – во всех отделениях связи СНГ.
Подписной индекс по каталогу «Роспечати»: на полгода – 70594, на год – 72391.

Вниманию авторов! Для начисления авторского гонорара необходимо указать ваши ФИО, почтовый адрес (с индексом), паспортные данные (серия, номер, кем и когда выдан), ИНН, номер свидетельства пенсионного страхования, дату и место рождения, номер телефона.

В НОМЕРЕ:


Плен пустыни стр.72


...и два килобакса стр.30


Взлетный вес стр.10


Шла ATVшка по шоссе стр.18

ТЕХНИКА

6, 65, 67, 69, 83 Новости

8 Актуально
От снегоходчиков потребуют предъявить «права»
О порядке регистрации и сдачи экзаменов

10 Встречайте!
Алюминий – чтобы летать
Новая серия «кроссачей» Yamaha

12 Премьер-тест **Уже не для города...**
Yamaha YZF-R6

18 Тест **По дороге к «Красной воде»**
Jordan Rino 125, ATV

22 Тест **«Макси» – значит много. Удобств**
Suzuki Burgman AN650 Executive

26 Ретро-тест
Диво, рожденное в вигваме
Гоночный Indian

30 Не понаслышке
«Суза» любит баксы
Suzuki TL1000R

36 **Край света стал ближе**
Yamaha FJR1300A

40 **Серый ослик**
Honda Tact

42 Мы и мотоцикл
Люблю из последних сил
Yamaha YZF-R6

44 Железный марш
Прямиком с трека
Новая генерация 600-кубовых спортбайков

50 Портрет на память
Прирожденный убийца
Kawasaki KH500 – острее ножа

54 Ретроскоп
У деда был такой же
Что хотят собиратели мотостарины

58 Абзац!
Трайк как разрушитель психологических комплексов
Особенный взгляд мототворца

МОТОКЛУБ

62 Самопал **Сохранив лицо и дух**
Такими могли бы быть чешские мотоциклы

66 Бенефис дилера
Море драйва круглый год
Предлагает компания «Вулкан-Моторс»

68 Встречайте!
Повелитель скалистых гор
Polaris RMK 900

70 Vip-холл
Надо уметь продать российское
Владимир Коваль, фирма «Отечественная мототехника»
Если кто-то догоняет...
Олег Балбаков, компания Motolain


Психоэссе стр.58


Макси-комфорт стр.22


ГРМ стр.94


Каскадерша № 1 стр.84


Топ-секонд-хэнд стр.36



R6: не продается стр.42

МОДЕЛИ:

Yamaha YZ125, кроссовый, стр. 10

Yamaha YZF-R6, спортбайк, стр. 12

Jordan Rino, мотовездеход, стр. 18

Suzuki Burgman AN650, мегаскутер, стр. 22

Indian 1000 8V, гоночный, стр. 26

Suzuki TL1000R, спортбайк, стр. 30

Yamaha FJR1300A, спортивно-туристический, стр. 36

Honda Tact, скутер, стр. 40

Honda CBR600RR, спортбайк, стр. 44

Kawasaki ZX-6R Ninja, спортбайк, стр. 44

Suzuki GSX-R600, спортбайк, стр. 44

Triumph Daytona 650, спортбайк, стр. 44

Kawasaki 500 H1, классик, стр. 50

Dreiknachosten, трайк, стр. 58

Jawa 350, тюнингованный, стр. 62



Трековый ген стр.44

71 Прилавок
Всю зиму – на «Арктике»
Масла для двухтактных двигателей снегоходов

72 Распахнутый мир
Чем сладок песок
«Караван-04»

80 Экстрим
Фигуры высшего выпендрежа
Сноукросс

84 **Королева кинотрюка**
Дебби Эванс

86 С натуры **Мизантроп**
Лондон, по дороге на работу

88 Дальнобой **Индеец на Алтае**
По дороге – полно друзей

89 Происшествие
Байкеры восстановили справедливость
Инцидент в центре столицы
Клуб-инфо **«Волк» снялся в кино**
Бородатый? Заходи!
Чтобы знали все

90 Культпросвет
Дронь, качан, железяку – поботаним мутить тартилл
Словарь байкерского жаргона

91 Анонс
О мотобезобразиях и дуракавалянии
Английское шоу

92 Анонс **От заката до рассвета**
Направление – Дайтона-Бич

93 Конкурс читателей
Байки-шоу

РЕМЗОНА

94 **Цепные страдания**
Обслуживание ГРМ 4-тактного мотора

96 **Компрессия удрала...**
Особенности ремонта двигателя Yamaha YZF750

99 **Не стоматолог я – художник**
Гравировка

100 **Подмажь «прогрессию»**
Как продлить жизнь задней подвески внедорожника

102 **На зарядку!**
Диагностика электрооборудования

СПОРТ

104 MotoGP **Человеческий фактор**
Шоссейно-кольцевые гонки, триал, спидвей, кросс, Ралли-рейд, юбилей

РЫНОК

120 **Цены на мототехнику**

СКУТЕРИСТАМ ВЫШЛА ОТСРОЧКА

Мы уже писали о законе московского правительства, согласно которому будут «онумерованы» 50-кубовые мопеды и скутеры (см. №№ 9 и 10 за 2004 год). Его исполнение намечали начать с 1 января 2005 года. Однако все откладывается.

По информации, полученной «Мото» у начальника отдела Главного управления ГИБДД г. Москвы, подполковника милиции Марины ВАСИЛЬЕВОЙ, столичной автоинспекции дано задание к 1 января лишь предоставить пакет документов на рассмотрение и утверждение. Сколько времени потребует рассмотрение, сказать никто не берется, но по расчетам самой г-жи Васильевой, все должно завершиться к весне, началу ездового мотосезона.

Вряд ли эта информация внесет покой в души скутеристов. Для многих, наверное, лучше было бы в межсезонье преодолеть все формальности, чтобы по весне ездить с чувством исполненного долга законопослушных граждан. Теперь же нервотрепка и неопределенность продлятся. Однако для тех, кто собирается покупать «полтинники», должно быть ясно: приобретая скутеры, требуйте на них документы с печатями, удостоверяющие, что владелец именно вы.

УЧИТЬ МОТОЦИКЛЫ ЛЕТАТЬ

Голландец Джон Баккер изобрел нечто, что может с равным основанием называться мотоциклом, автомобилем и... самолетом! От первого – способность ездить по дорогам, наклоняясь в виражах. От второго – комфортабельный закрытый салон. Третье же... Да, эта штуковина способна летать – по крайней мере, по утверждению изобретателя. Сам он назвал свое детище PALV (аббревиатура от Personal Air and Land Vehicle – «персональное транспортное средство для воздуха и земли»). Трехколесную машину приводит в движение роторный двигатель мощностью 213 л. с., с помощью которого легкий (550 кг) аппарат разгоняется до 200 км/ч и набирает скорость 100 км/ч за 5 сек. Это на земле. Если же надо взлететь, то сзади выдвигаются винты толкающего типа, а роль крыла выполняет большой складной винт наверху, который раскручивается под воздействием набегающего воздушного потока – то есть машина «в полетном варианте» представляет собой автожир. Этот полузабытый тип транспортного средства обладает своими преимуществами: полоса для его разгона нужна гораздо более короткая, чем для самолета, в то же время верхний винт не «пожирает» прорву энергии, как на вертолете, да и управлять им проще. По утверждению Баккера, PALV идеален как транспортное средство – он осуществляет передвижение «от двери до двери»: вы отъезжаете от дома по дороге, находите подходящий участок – и взмываете ввысь! Далее все в обратном порядке. Ни тебе заторов, ни гаишников! Полет проходит на высоте менее 1500 м, то есть ниже полетных коридоров обычных самолетов. Поэтому от водителя не требуется рутинная процедура оформления полетного листа.

Реализацией проекта занялась голландская компания Spark Design.

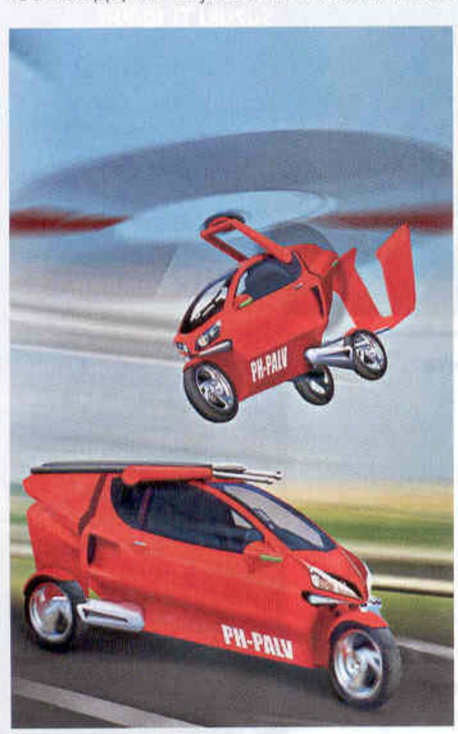


Фото Spark Design

СКУТЕР-ГОВОРУН

Давно ли ваш скутер разговаривал с машинами, едущими по соседним полосам?.. Не удивляйтесь: в недалеком будущем такие беседы станут обычным делом. В японском городе Нагоя состоялся очередной конгресс «Интеллектуальные системы транспорта». Концерн Honda представил скутер ASV IT, способный обмениваться информацией с соседями по транспортному потоку – например, с целью предотвращения столкновений. Внушительная «этажерка» в задней части машины – это не крыша, а антенна для тех самых переговоров. К скутеру прилагается шлем со встроенными наушниками и микрофонами – на случай, если вы сами захотите пообщаться с невольными спутниками.


Фото Honda

ФАБРИЧНАЯ ДЕВЧОНКА

Знаменитый спорт-скутер Aprilia SR50 в свои 12 лет – ягодка опять! На недавней выставке Motorai в Амстердаме итальянский концерн показал полностью обновленную версию своего бестселлера – SR50R Factory. 2-тактный 50-кубовый двигатель – системы Ditech второго поколения. По заверению инженеров компании, он мощнее, надежнее и экономичнее прошлогоднего варианта. Усилена жесткость стальной рамы, 13-дюймовые колеса снабжены дисковыми тормозами спереди и сзади, электронная приборная панель – с функцией автодиагностики. А форма передней части машины – с центральным воздухозаборником. Прямо как у спортбайка Aprilia RSV1000R!


Фото Aprilia

БЛЕСТЯЩАЯ «ЛИМИТА»

Самый большой в мире серийный V-Twin – Kawasaki VN2000 – американским покупателям понравился. А раз так, то почему бы не побаловать их чем-нибудь особенным? В 2005 году только для рынка США концерн выпустит очень ограниченной – всего 500 машин – партией версию Vulcan 2000 Limited. Технически это все та же машина. Но сколько блеску! Хромированные крышки двигателя, колеса, защита приводного ремня. А какая окраска! «Красная с дымом» – это нечто. А чтобы никто не сомневался, что вы восседаете на эксклюзивном аппарате, на корпусе воздухофильтра крупно выбито: «2000 Limited».


Фото Kawasaki

DUCATI – НЕ ДЛЯ МАСС?


Ducati Multistrada

Фото Ducati

Сенсация грянула: итальянская компания Ducati отправляет по домам 380 своих рабочих (почти треть персонала) и сокращает программу производства на 2005 год. Директор по кадрам Данило Бернардини, к которому журналисты кинулись за объяснениями, успокоил: «Это совершенно нормальная процедура – мы просто стараемся избежать затоваривания. Ведь негоже, чтобы мотоциклы Ducati пылились нераспроданными! Поэтому и урезали план выпуска на 2005 год – произведем 37 000 машин. А заодно и посмотрим, как рынок воспримет новые модели. 1000-кубовая Multistrada в некоторых странах стала хитом продаж – отсюда надежда на то, что, может быть, ее удешевленная 620-кубовая «сестричка» получит еще более восторженный прием... Сбудутся надежды – тогда и начнем думать о расширении производства.»

В конце 90-х компания выпускала более 40 000 мотоциклов в год. Но в последнее время продажи медленно, но неумолимо сокращаются. Виной тому отнюдь не качество мотоциклов, а слишком уж подорожавший евро, осложняющий позиции Ducati на экспортных рынках.



ЮБИЛЕИ, ЮБИЛЕИ...

Как поднять чуть подтаявший интерес к машине с концепцией не первой свежести? Отметить юбилей ее выпуска (дескать, если ее до сих пор покупают, значит, что-то в ней все-таки есть!). Пока мотоциклисты с нетерпением ждут появления обновленной Honda Gold Wing, концерн предлагает им... юбилейное исполнение! Как-никак, а славной модели «стукнуло» – аж 30 лет. Справедливости ради заметим, что эти годы концерн отнюдь не почивал на лаврах – концепция машины менялась несколько раз, порой кардинально! Что же в активе «праздничного» варианта? Не так уж и много – специальные эмблемы, чехол седла «под углепластик» и процедура «приветствия водителя»: лампочки на панели приборов исполняют цветосимфонию, когда вы вставляете ключ в замок зажигания.





Фото Honda

Не только Honda прибегает к таким фокусам. Harley-Davidson в новом году тоже «юбилярит» – выпускает специальную серию мотоциклов Fat Boy в честь 15-летия модели.

ПОСЛЕДНИЙ КРУИЗЕР

«Круизеров BMW больше не будет», – с таким сенсационным заявлением выступил президент мотоциклетного отделения концерна Херберт Дисс. По его словам, причина для вынесения такого решения – недостаточный рабочий объем баварских оппозитов: «Вы же видите, что нынче выступать в этом классе с чем-либо менее 1400 «кубов» просто неприлично. А наш новый 1200-кубовый двигатель, которым мы будем оснащать всю оппозитную гамму, настолько облегчен, что резервов для увеличения рабочего объема уже просто не осталось. Впрочем, это не означает, что мы полностью отказываемся от круизерной «темы» – она будет всплывать в наших творениях в будущем, но не в традиционной интерпретации».

Итак, R1200C и CL сезона 2005 года – последние круизеры баварской марки. По крайней мере, в обозримом будущем. Всего за 7 лет концерн выпустил более 40 000 мотоциклов в американском стиле.



Фото BMW

ВЫ ОТКУДА? А МЫ С РАЛЛИ

Чтобы активизировать продажи товара, все средства хороши! А уж если есть достойный повод – тем паче! Блестящие выступления команды Peugeot в чемпионате мира по авторалли навело хозяев концерна на мысль о том, что эти успехи могут... подстегнуть сбыт скутеров! Для этого надо лишь раскрасить их в цвета гоночной команды, навесить различные цацки (ну, там, корпуса зеркал сделать «под карбон») да назвать их так же, как и боевой автомобиль: 307WRC. В таком «раллийном» исполнении в новом сезоне будут продаваться варианты моделей Jet Force, TKR и Speedfight.



Фото Peugeot

СИЯНЬЕ БЕШЕНОЙ ЛУНЫ

Такого мини-байка вы еще не видели! Ну разве что на гаражных задворках фирмы «Самопал и сыновья»... Но этот – серьезная заводская вещица, которую тайваньская компания Chu Weng Enterprise активно продвигает на рынки США и Европы. Мини-чоппер Moon Raker на 6-дюймовых колесиках вооружен ну очень мощно: 125-кубовый 4-тактный мотор аж о 12 «лошадях»! Забавно, что регулируется не только высота седла, но и угол наклона рулевой колонки, причем в очень широких пределах: от 20 до 45 градусов. Для регулировки не требуется специальный инструмент, а занимает процедура всего пять секунд. Машинка серьезно оснащена не только в части двигателя, в ней 4-ступенчатая коробка передач, электростартер, подвески с гидравликой, дисковые тормоза спереди и сзади.



Фото Chu Weng Enterprise

По сообщениям компаний-производителей, а также CNN, MCN и собственных корреспондентов.

ОТ СНЕГОХОДЧИКА ПОТРЕБУЮТ ПРЕДЪЯВИТЬ «ПРАВА»

Уже почти десять лет снегоходы, ATV и прочую внедорожную мототехнику регистрируют в России органы Гостехнадзора. Но не все владельцы об этом знают – полагают, что ее вообще не нужно регистрировать. За разъяснениями о порядке регистрации и сдачи экзаменов на внедорожные «права» мы обратились к начальнику Мосгостехнадзора Петру Николаевичу СИНГАЕВСКОМУ.

Процедура регистрации несложна, ее уполномочили проводить органы Гостехнадзора (они существуют в каждой области, крае, республике) по месту жительства владельца. Достаточно предоставить паспорт самоходной машины и справку-счет (на специальном бланке Гостехнадзора) – и регистрация состоится. Эти бумаги выдает торгующая организация.

Владельцам зарегистрированных внедорожных мотосредств выдаются Свидетельство о государственной регистрации, один номерной знак и талончик прохождения техосмотра. В дальнейшем осмотр положено проходить каждый год, при этом не обязательно везти снегоход в центральные офисы (они, как правило, расположены в городах), если машина хранится на даче или вообще в другой области – достаточно получить заключение у местного инспектора Гостехнадзора. Регистрация снегохода или квадрацикла стоит порядка 400 рублей, техосмотр – 130. Никаких страховок, вроде ОСАГО, не требуется. Но если владелец по своей доброй воле захочет застраховать свой снегоход от угона или повреждения, это его право.

За последние годы упорядочена процедура получения «прав» (они официально именуются «Удостоверением тракториста-машиниста»). В первую категорию – «А» («Внедорожные мотосредства») как раз и подпадают снегоходы и ATV. К удостоверению прилагается временное разрешение для учета нарушений.

Получают «внедорожные права» тоже в органах Гостехнадзора после сдачи экзаменов – теоретического и практического. Обойдется все «удовольствие» в 193 рубля 80 копеек.

Теоретический экзамен на знание ПДД похож на «гаишный», но в билетах задачи на ситуации гораздо проще, ведь на снегоходах не выезжают на оживленные городские улицы с многополосным движением, регулировщиками и трамваями. Поэтому выучить 30 билетов с восемью вопросами в каждом несложно. Желанную оценку «сдал» получите, если допустите не более одной ошибки.

Экзамен по вождению состоит из нескольких этапов, в которые входят: пуск двигателя, проезд габаритного коридора, полукруга, «змейки» и разгон-торможение. Если говорить о Москве (а в городе зарегистрировано свыше 2,7 тыс. снегоходов и около 1 тыс. ATV), то у нас оборудована специальная площадка – полигон на территории Тимирязевской сельхозакадемии. Здесь же можно и обучаться вождению.

К сожалению, не все владельцы снегоходов соблюдают закон. Приходится принимать «драконовские меры» – раз в сезон устраиваем массовые проверки – операции «Снегоход». Проводим их совместно с органами ГИБДД Московской области. Размеры штрафов определены «Кодексом об административных правонарушениях». Они те же, что и для водителей автомототранспорта. Основные нарушения – без регистрации сам снегоход, у пилота нет «прав», просрочен техосмотр.

Если документов на право собственности вообще нет, отвозим снегоход на штрафстоянку со всеми вытекающими последствиями. Так что порядок «на снегу» мы навели и призываем всех добропорядочных внедорожников: не омрачайте себе удовольствие – соблюдайте правила игры!

С вопросами, касающимися внедорожных машин и получения «прав», москвичам следует обращаться в Мосгостехнадзор по тел.: (095)-268-5583, проживающим в других городах и губерниях – в Главгостехнадзор РФ, тел.: (095)-207-8696 или в региональные инспекции по месту жительства.





АЛЮМИНИЙ – ЧТОБЫ ЛЕТАТЬ

НОВАЯ СЕРИЯ «КРОССАЧЕЙ» YAMAHA

Александр ВАРЛАМОВ, фото Yamaha

Теснят природоохранители мотоциклетную братию, ох, теснят! Под напором «зеленых» заправилы мотоспорта послушно сделали «под козырек» и дружно переводят моторы всех классов техники «на четыре такта». И надо сказать, что в этом отношении устремления борцов за природу и чиновников совпали с симпатиями широкой публики. «А эти тут причем?» – спросите вы. А притом, что для ушей публики четыре такта звучат куда как благороднее, чем два такта «визжалок». Смотрите: с 1997 года, когда началось активное вытеснение «двухтактников», рынок кроссовых мотоциклов в США вырос вдвое!

Думаете, развитие спортивных «двухтактников» на том и загнулось? Черта с два! «Против течения» поплыла Yamaha – та самая, что в 97-м и начала 4-тактную революцию моделью YZ400F. А в грядущем 2005 году она выводит на рынок семейство совершенно новых



Yamaha YZ125: «двухтактники» не сдаются!

2-тактных «кроссачей». Ох, виден след раздвоенного копыта: и нашим, и вашим, получается. Ведь от развития 4-тактных машин концерн отнюдь не отказывается! Фукуда-сан, объяснитесь!

– Рынок потребовал, – потупив глаза, отвечал на пресс-конференции, посвященной представлению моделей, Такаёши Фукуда, руководитель проекта. – Очень уж мотокроссмены любят прыгать, а для этого им нужны и мотор со «взрывной» характеристикой, которой отличаются «двухтактники», и максимально облегченный мотоцикл. А 2-тактный двигатель заведомо легче 4-тактного. А если еще и постараться… Я вот о каких стараниях. Мы разработали для 125-кубовой модификации практически новый мотор. Начали с того, что укоротили шатун – и потянулась цепочка: укороченный цилиндр, облегченный поршень, коленвал со щеками меньшего диаметра, реконструировали картер, облегчили шестерни моторной передачи, да и поставщики комплектующих расстарались, скажем, ухитрились соорудить очень легкое магнето… В итоге силовой агрегат весит на 1700 граммов легче прошлогоднего, а ведь в нем 6-ступенчатая коробка передач вместо прежней 5-ступенчатой.

– А рама! – продолжает Фукуда. – Приглядитесь, она алюминиевая! Хотя и сохраняет традиционную для стальных рам конфигурацию: замкнутый полудуплекс, раздвоенный в нижней части. Но легче стальной на 1800 г.

Рама из алюминиевого сплава? И она – чтобы прыгать? Ведь этот металл хрупок! Не развалится ли «хребет»? Трубы выглядят такими субтильными… Конечно, и у «кроссачей» Honda тоже алюминиевые рамы. Но вон какие мощные «диагонали»!

– Ну мы же знаем, что делаем, – успокаивает Такехиса Кацура, один из ведущих разработчиков проекта. – Не извольте сомневаться – оцените: рама состоит из 13 деталей, и все они изготовлены разными способами, из сплавов разных марок. Да, у стальной рамы несомненное преимущество: сталь пружинит, что особенно ценно при приземлении мотоцикла после прыжка – это вы правильно подметили. Но мы постарались и алюминиевые сплавы подобрать таким образом, чтобы получить узел одновременно жесткий и «податливый». Например, нижние элементы рамы изготовлены экструзионным методом, что придает металлу очень высокую прочность и жесткость. Но верхний элемент – кованый, а ковкие сплавы алюминия как раз и обладают необходимой «податливостью». Так что не рассыплется, не бойтесь…

– А вообще-то у нас богатейший опыт по этой части, – продолжает Кацура. – Еще в 1987 году мы впервые опробовали алюминиевую раму для уникального 500-кубового «кроссача», предназначенного для выступлений в чемпионате мира. Вот уже 13 лет делаем такие рамы для машин, на которых наши спортсмены выступают в японском чемпионате по мотокроссу. Теперь решились предложить «крылатый металл» и для серийной техники. «Кроссачи» должны летать!



Такаёши Фукуда, руководитель проекта новой серии YZ. Работает в концерне Yamaha 23 года и все это время занимается разработкой кроссовых мотоциклов.



Такехиса Кацура не первый год проектирует кроссовые мотоциклы для чемпионатов мира и Японии.

Удивительная рама нового «кроссача»: 13 деталей, четыре метра сварных швов.

Не поспоришь… Остается добавить, что алюминиевой рамой обзавелась не только 125-кубовая модификация, но и 250-кубовая – ее двигатель остался таким же, как и на прошлогодней модели. И новый алюминиевый маятник задней подвески легче прежнего на 500 г. И передняя вилка теперь – двухкамерного типа: жидкость отделена от воздуха, что предотвращает ее вспенивание и потерю амортизационных характеристик.

Простите, Фукуда-сан, вы хотите еще что-то сказать? «По правде говоря, я считаю, что «кроссачи» – это мотоциклы в своем предельном выражении. В стремлении к максимальным скоростям – свои прелести, но настоящая «мотоциклетная» езда – это по кроссовой трассе. В конце концов, мотокросс – единственный в мотоспорте предлагает условия, в которых машина движется не в двух, а трех измерениях! Утолить жажду полета – вот что руководило нами при разработке новой серии YZ. Насколько это удалось, надеюсь, вы оцените».

ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА

ОБЩИЕ ДАННЫЕ		
Модель	Yamaha YZ125	Yamaha YZ250
Модельный год	2005	2005
Сухая масса, кг	86	96
Длина, мм	2139	2188
База, мм	1443	1485
Высота по седлу, мм	994	992
Дорожный просвет, мм	389	386
Вылет, мм	107	117
Наклон рулевой колонки, град.	25,5	27
Объем бензобака, л	8	8
ДВИГАТЕЛЬ		
Тип	одноцилиндровый, 2-тактный	
ГРМ	лепестковый клапан на впуске, мощностной клапан на выпуске	
Рабочий объем, см³	124	249
Размерность, мм	54/54,5	66,4/72
Степень сжатия	8,6…10,7	9,0…10,6
Система питания	карбюратор ⌀ 38 мм	
Охлаждение	жидкостное	
Система запуска	кикстартером	
ТРАНСМИССИЯ		
Сцепление	многодисковое, в масляной ванне	
Моторная передача	шестернями	
Коробка передач	6-ступенчатая	5-ступенчатая
Главная передача	цепью	
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ		
Рама	полудуплексная, из алюминиевого сплава	
Передняя вилка	телескопическая, перевернутого типа, двухкамерная	
Диаметр несущих труб, мм	48	
Ход колеса, мм	300	
Задняя подвеска	маятниковая, с моноамортизатором и прогрессивной характеристикой	
Ход колеса, мм	315	
Тормозная система	раздельная, гидравлическая	
Передний тормоз	диск ⌀ 224 мм	
Задний тормоз	диск ⌀ 219,8 мм	
Передняя шина	80/100-21	80/110-21
Задняя шина	100/90-19	110/90-19



YAMAHA YZF-R6, спортбайк

Модельный год **2005**
Двигатель **599 см³**
Мощность **120 л. с.**
Масса **163 кг**
Ориентировочная цена **$13 500**

Алан КАТКАРТ, фото Пола БАРШОНА и Ваута МЕППЕРЛИНКА

УЖЕ НЕ ДЛЯ ГОРОДА...

На продажи спортбайков никакого другого класса так не влияют успехи в спортивных гонках, в которых эти мотоциклы участвуют, как в Supersport 600. Здесь срабатывает «железная» зависимость: «в воскресенье победил – в понедельник продал». Лучше других с неизбежностью этой причинно-следственной связи знаком концерн Yamaha со своим R6. Модель запустили в серию в 1999 году, аппарат называли «младшим братом» гиперспортивного R1, представленного годом раньше. С тех пор компания Yamaha продала более 100 тысяч «шестерок», и не в последнюю очередь именно благодаря тому, что эти байки победили в 22 гонках мирового чемпионата Supersport, а также стали обладателями трех высших мировых титулов в соревновании производителей.

А затем – спад спортивных результатов, грозящий спадом коммерческим. В 2003 году второе (после Honda) место в чемпионате мира Supersport, не лучше и в сезоне нынешнего года. А ведь, казалось бы, победа над заклятым соперником-земляком была близка: ведущий гонщик заводской команды Yamaha Racing Italy Юрген ван дер Губер выступал убедительно. Но… только до середины сезона. А закончил на третьем месте (второй год подряд!), проиграв двум парням из Ten Kate Honda. На американском чемпионате AMA Supersport 600 команда Yamaha финишировала тоже только третьей – теперь за парой Хайденов, выступавших на Kawasaki. Победители шли на байках, которые, в отличие от модели Yamaha 2004 года, оснащены всем для езды по улицам (и треку): радиальными тормозными дисками, вилкой перевернутого типа, проскальзывающим сцеплением и двигателем с похвальными техническими характеристиками. Именно эти атрибуты штатного оснащения стали решающими в гоночной категории, в которой действуют жесткие ограничения по тюнингу и конструкции ходовой, а также (очень важно!) для продаж этой техники на рынке стритбайков. А покупатели R6 в довесок к аппарату вынуждены приобретать комплекты дополнительного оснащения – того самого, что в конкурирующих машинах уже установлено. А иначе не получат удовольствия от езды во время трековых дней или участия в гонках на клубном уровне.

Выдержит ли Yamaha еще один «облом», если он случится? И в какую сумму недополученной прибыли он ей обойдется?.. А репутация?! Эти вопросы возникают, когда вспоминаешь, что впереди чемпионат Европы Stocksport, который пройдет в 2005 году как вспомогательный класс чемпионата мира Superbike, и в нем «поедут» новые «шестисотки», а их поведут амбициозные молодые гонщики…

Ответ, как именно Yamaha готовится к битвам на треках следующего сезона, показала выставка Intermot-2004: компания провела осенью дебют высокотехничного R6 – модели 2005 года и пообещала, что вскоре байк появится в салонах дилеров Yamaha по всему миру. Руководители Yamaha самим фактом дебюта обновленной модели дали понять, что решили сократить жизнь предыдущей версии модели до двух лет. Этот жест красноречивый: он подчеркивает, насколько бурно проходит битва конкурентов за кошельки покупателей в секторе 600-кубовых спортбайков.

Новую модель создали под девизом: «Важны только трековые характеристики!» Конструкторы компании следовали генеральной задаче: все лучшее, что принесло марке победы в MotoGP и что используется в программе для Supersport

600, перенести с гоночных моделей на рыночные. И – без повышения цены! Сильная декларация, не правда ли?!

Дабы подтвердить, что она воплощена, представителей прессы пригласили прокатиться на R6 по трассе «Валенсия» во время специально устроенной тестовой сессии.

Испытания почтил присутствием незадолго до того коронованный чемпион мира MotoGP Валентино Росси. Но меня не собьешь с толку хоть толпой авторитетов. Чтобы адекватно оценить новую машину (нужно же с чем-то сравнивать!), перед «Валенсией» я не поленился – слетал на «Монца», где поездил на гоночном R6 Юргена ван ден Губера (на том самом, на котором гонщик выступал в чемпионате мира Supersport). А этот байк, напомню, и послужил базой для разработок стритбайка 2005 года.

Что сказать об R6 будущего года? Принцип конструирования тот же, что и у предшественника: без радикализма. Наиболее очевидные изменения – в передней части мотоцикла. Конструкторы наконец установили полностью регулируемую 41-мм вилку перевернутого типа, пришедшую на смену традиционной 43-мм. Меньший диаметр возмещает дополнительную неподрессоренную массу перевернутой вилки. Геометрия рулевого управления стала более консервативной, угол наклона увеличился до 24,5 градусов (был – 24), а вылет – до 95 мм (прежде – 84). Колесная база возросла совсем немного – на 5 мм и достигла 1385 мм. Развесовка 51/49% – без изменений. Вместо двойных 298-мм передних тормозных дисков, с которыми гонщикам нелегко было тормозить (у соперников – 320 мм), теперь установлены 310-мм с прежними цельными 4-поршневыми скобами Sumitomo. К тому же, эти моноблоки впервые установлены радиально и работают от радиального же главного цилиндра. Увеличение диаметра дисков не вызвало увеличения их веса – потому что диски на 0,5 мм тоньше, чем предыдущие. Более того, за счет этого утоньшения получен выигрыш неподрессоренной массы – на 7%. Задний 220-мм диск и скоба с двумя поршнями сохранены. И такой же один



ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА

ОБЩИЕ ДАННЫЕ	
Модель	Yamaha YZF-R6
Модельный год	2005
Сухая масса, кг	163
Длина, мм	2045
База, мм	1385
Высота по седлу, мм	830
Вылет, мм	95
Наклон рулевой колонки, град.	24,5
Объем бензобака, л	17
ДВИГАТЕЛЬ	
Тип	4-цилиндровый, рядный, 4-тактный
ГРМ	DOHC, 4 клапана на цилиндр
Рабочий объем, см³	599
Размерность, мм	65,5/44,5
Степень сжатия	12,4
Макс. мощность, л.с. при об/мин	120/13000
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	66,4/12000
Система питания	впрыск топлива
Система охлаждения	жидкостная
Система запуска	электростартером
ТРАНСМИССИЯ	
Сцепление	многодисковое, в масляной ванне
Моторная передача	шестернями
Коробка передач	6-ступенчатая
Главная передача	цепью
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ	
Рама	диагональная, из алюминиевого сплава
Передняя вилка	телескопическая, перевернутого типа
Диаметр несущих труб, мм	41
Ход колеса, мм	120
Задняя подвеска	маятниковая, с моноамортизатором и прогрессивной характеристикой
Ход колеса, мм	120
Передний тормоз	2 диска Ø 310 мм, 4-поршневые радиальные скобы
Задний тормоз	диск Ø 220 мм, 2-поршневая скоба
Передняя шина	120/70ZR17
Задняя шина	180/55ZR17

титановый глушитель 4-2-1, установленный, как и раньше, справа.

Руководитель проекта Yamaha R6 господин Макото Шимамото рассказал, что его команда разработчиков не стала брать пример с Kawasaki и устанавливать лепестковые диски, которые обеспечивают лучшее торможение, уменьшают вес мотоцикла и гироскопический эффект. Почему же, ведь, казалось бы, преимущества – вот они! А не использовали потому, что усомнились, как бы «лепестки» не пошли во вред долговечности: «Велика вероятность того, что в городских условиях езды диски быстро «съедят» тормозные накладки, – объяснил мэтр. – Ведь городская езда – это вам не гонки, по ходу которых колодки постоянно меняют».

Литое алюминиевое шасси и маятник остались практически теми же – их конструкция совсем немного изменена с учетом возросшей жесткости перевернутой вилки. При изготовлении некоторых деталей применен новый процесс литья «контролируемое заполнение» (он обеспечивает минимальную толщину стенок) – таким вот образом раму укрепили вокруг оси рулевой колонки и около крепления маятника. Но сухая масса мотоцикла в целом увеличилась всего на один килограмм и достигла 163 кг.

Двигатель R6 сохранил размерность 65,5х44,5 мм (у моделей трех японских соперников – 67х42,5 мм). Но внутри цилиндры такие же. Разве что камеры сгорания покрыли слоем керамики – чтобы повысить эффективность сгорания бензо-воздушной смеси. Заменили 38-мм корпуса дроссельных заслонок Keihin на 40-мм. Воздушный фильтр – тот же. На каждый цилиндр по-прежнему приходится одна форсунка, но теперь это устройство с 12 каналами вместо четырех, как было прежде. За счет этого улучшили распыление топлива, а новый регулятор давления топлива – его подачу.

Электронный блок управления Mitsubishi системы управления двигателем перенастроили с учетом всех изменений, и это дало прирост мощности на 3 л. с., а на оборотах 13 000 об/мин она достигает 120 л. с. (Конструкторы уверяют, что с инерционным наддувом двигатель выдает все 126 л. с.) В моторе нет ни титановых клапанов (как на прошлогоднем Suzuki GSX-R600), ни системы впрыска топлива с двумя форсунками (которой Honda CBR600RR обязан своими победами), ни проскальзывающего сцепления (на Kawasaki ZX6RR оно стало штатной деталью).

Yamaha предлагает широкую гамму аксессуаров и дополнительных деталей к новому R6, с помощью которых владелец сможет устранить мелкие недостатки модели. Но, как ни прискорбно констатировать, они не помогут мотоциклу стать конкурентоспособным в классе. Очень даже допускаю, что на трековой тренировке без этих штук R6 проиграет байкам производителей-конкурентов из когорты Supersport 600. Разве что честолюбие заставит владельца раскошелиться на дополнительное оборудование, чтобы улучшить характеристики мотоцикла до того уровня, с каким мотоциклы – соперники Yamaha… выезжают из салонов.

И все-таки понимаю, что должен говорить об этих проигрышах не без осто-





рожности. Дело в том, что тестовая сессии в Валенсии готовилась как бенефис одной модели, на трек не выпустили ни одного байка конкурирующих фирм – вот и не с чем было сравнивать. Мои оценки – плод опыта. Но пусть читатель не поймет превратно: я далек от мысли назвать послéднюю «эрку-шесть» чем-то «так себе». Еще во время первого из трех получасовых заездов я сразу отметил, насколько острее, чем предыдущая модель, ускоряется байк. Уверен, это результат использования комбинации больших 40-мм корпусов дроссельных заслонок с обновленной настройкой двигателя. Возникают, правда, небольшие колебания на режимах чуть выше 8000 об/мин, но с 9500 об/мин динамика разгона явно лучше, чем на модели-предшественнице (а вот об этом говорю ответственно, поскольку мог сравнить – ведь ездил на мотоцикле ван дер Губера). Мотоцикл показался мне мощнее во всех режимах оборотов двигателя, вплоть до «верхнего» лимита в 16 000 об/мин.

Информацию с большого белого программируемого блинкера (он посредине приборной панели) сложновато считать при ярком дневном свете (пожалуйста, Yamaha, добавь ватт, чтоб он стал «прожектором», как на байке Юргена!), но переключить передачу можно в момент, когда стрелочный тахометр (он с белым циферблатом) покажет обороты выше 15 000 (а вас начнет откидывать назад уже с 12 000 об/мин – здесь достигается максимум крутящего момента – 66,4 Н.м). Но после режима этого уровня не последует – не боись! – ни спада крутящего момента, ни мощности. Поэтому на Yamaha R6 ехать очень приятно, особенно по петляющей, техничной трассе «Валенсия»: можно пройти пару, а то и больше, поворотов на одной передаче, не переключаясь. Такое счастье редко предоставляют другие мотоциклы. Но когда въезжаешь в «медленный» поворот – как тот, что предшествует прямой трассы (его надо проходить на второй передаче), на выходе приготовься к резкому увеличению крутящего момента и выбросу мощности, которая взметнет в воздух переднее колесо. Абсолютно резкая реакция на поворот ручки газа заставит пилота аккуратненько ездить в мокрую погоду. А в сухую вы остро ощутите нехватку рулевого демпфера. Если собираетесь мотоцикл покупать, приготовьтесь его установить: без демпфера и не думайте выезжать на трек!

И еще о малоприятном. Унаследованная от предшественника КП и механизм

переключения по-прежнему «тупят». Вот это по-настоящему разочаровало! Вот смотрите: если едешь медленно, то ничего не «давит», но стоит понестись со скоростью, подобающей трековым сессиям, а как еще ездить на новых гоночных шинах Michelin, разработанных для класса Supersport, как недостаток «вылезает наружу»... Мы обсудили это с Шимамото. Он говорит: если на следующей версии R6 устранят «тупость» КП, то его команда конструкторов установит в стандартной комплектации спидшифтер в стиле Supersport. «Совсем не лишне, да и пора, – ответил я, – ведь эта штука уже есть на любом серьезном спортбайке, претендующем на нечто особенное в классе «600». Спидшифтер, если кто не знает, позволяет выжимать максимальную динамику из мотоцикла... И вот как рассуждаю: должен ли я или другой покупатель приобретать спидшифтер для своего спортбайка? Скорее всего, не разорюсь – так и сделаю. Но и у Yamaha ничего не отпадет, если она обеспокоится этой бедой и избавит нас от лишних хлопот. А заодно и добавит вторые форсунки, титановые клапаны и проскальзывающее сцепление.

Впрочем, не хватил ли я лишку: нужно ли R6 проскальзывающее сцепление? Во время теста я сознательно пытался пустить заднее колесо юзом, в том числе применяя (изверг!) торможение двигателем, но «эрка» не поддалась на провокацию. Более того, мне говорили Юрген и его соратник по команде Фабьен Форе, что они ни разу за сезон проскальзывающее сцепление не использовали. Надо всерьез отнестись к этому заявлению, особенно Форе: ведь он вернулся в Yamaha из команды Kawasaki, в которой все мотоциклы оснащены таким устройством, и к нему можно привыкнуть как к необходимости. «Нет, это мой ограничитель обратного крутящего момента», – сказал Юрген, указывая на рычаг сцепления...

Радиальные тормозные диски на последней модификации R6 фантастически эффективны и абсолютно предсказуемы. Моноблочные скобы Sumitomo так же надежны, как и раньше, теперь у них еще более быстрая отдача, но не резкая. Усовершенствование лично мне пришлось по душе, особенно в комбинации с передней шиной 120/70-17 (была – 120/60), сидящей на прежнего размера – 3,5-дюймовом ободе. Она улучшает сцепление в «наклоне» и позволяет сохранять большую скорость в поворотах. Пятно контакта для резкого торможения, по крайней мере теоретически, также увеличилось. По идее, с таким колесом стало сложнее управлять. Шимамото-сан уверяет: сложнее не стало, потому что изменена форма рукояток руля... Честно? Я изменений не заметил. Но – ни отнять: R6 остался таким же юрким – в этом качестве с ним не сравнится ни один в классе Supersport, даже столь же компактный Kawasaki. Несмотря на более «высокопроцентную» переднюю шину и консервативную геометрию рулевого управления, байк быстро менял направление во всех шиканах «Валенсии». А попав в выбоину в повороте, остался абсолютно устойчив.

Свое резюме по итогам теста я бы сформулировал так. R6 – заметный шаг вперед по сравнению с предшествующей моделью. Речь веду о соотношении характеристик двигателя, работы системы впрыска, задатков передней подвески, а особенно ощутимо – достоинств тормозов. Байк доставит удовольствие при езде по городским дорогам. Но прислушайтесь к замечанию конструкторов Yamaha: у нового R6 «исключительно гоночные технические характеристики».

Все-таки интригует, как мотоцикл проявит себя в соперничестве с четырьмя конкурентами в пылу гонок (не пятью – Triumph больше не выступает в классе «600»). Однако до следующего года никто на вопрос «кто кого» не ответит. ⏮

От редакции: еще об R6 можно почитать в материалах «Прямиком с трека» (стр. 44) и «Люблю из последних сил» (стр. 42).

YAMAHA R46, КОТОРЫЙ «ПРИДУМАЛ» РОССИ



Нежданным гостем на тестовой пресс-сессии на «Валенсии» стал недавно коронованный гонщик Валентино Росси. Он, как всегда, улыбался, вел себя легко и непринужденно, и мы отдали ему должное: всего двое суток назад он вернулся из другого часового пояса, с другого полушария – из Австралии. Такие перелеты отнимают силы как ранения средней тяжести.

– Знаю, знаю, что вы подумали, глядя на мои лицо и глаза. Уверяю: я не с похмелья, а просто чуть-чуть устал, – настаивал гонщик. – Да говорю же, в рот не брал – мы пока не «обмывали» мой титул, выигранный на Филиппинских островах. Когда на «Валенсии» пройдет последняя гонка Гран-при*, после нее можно будет закатить банкет.

Затем Валентино приступил к «тренировке». Беру слово в кавычки потому, что на самом-то деле он работал на публику – на нас: такова сегодня его роль. Он сел за руль не M1, на котором выступает в MotoGP, а другого – первого мотоцикла из ограниченной по «тиражу» партии в 2500 экземпляров «реплик Росси».

Это по-особенному раскрашенная версия нового R6, которую, как нас уверяли промоутеры компании, гонщик сам придумал (с оговоркой) «по предложению конструкторов Yamaha». Придумал, а затем попросил Алдо Друиди – художника, расписывающего его шлем, размалевать байк в его любимом стиле «Ночь и день». Гоночный номер «46» (под которым Валентино всегда выступает, вместо положенного ему № 1) – дань любви и восхищения своим отцом Грациано: тот в бытность спортсменом всегда выступал под этим номером. Отсюда и название модели – «R46».



В продажу партия этих «спецмотиков» поступит в марте следующего года, а стоить будет на €1000 дороже базового R6. Почему – так? У R46 гоночная выхлопная система Termignoni – это единственная деталь, отличающая этот байк от базовой модели. Учитывая стоимость раскраски и цену выхлопной системы – выгодная покупка. Правда, не известно, оставит ли Валентино (чего хотят все) на каждом экземпляре свой автограф. Если да, то и рассуждать не о чем: покупай, кто может!



*Теперь мы знаем, что Росси победил в ней (прим. ред.).



Алексей СЕРЕБРЕННИКОВ, фото Георгия САДКОВА

ПО ДОРОГЕ К «КРАСНОЙ ВОДЕ»

JORDAN RINO 125, ATV

Год выпуска **2004** | Двигатель **124,6 см³** | Мощность **11,5 л. с.** | Масса **160 кг** | Макс. скорость **85 км/ч** | Ориентировочная цена **$3600**



Владельцы ATV обременены дурацким, по их мнению, ограничением: на четырехколеснике запрещено ездить по дорогам! А если неймется покататься, сперва купи прицеп, погрузи на него машинку, довези ее до места покатушек – и только потом «зажигай». «Зачем усложнять людям жизнь?!» – сообразили в компании Jordan – и соорудили «street», легализованный для повседневной эксплуатации на дорогах общего пользования.

Street Legal – так в США называется новый класс ATV. В Штатах он вызвал интерес сверх ожиданий. Но я был несказанно удивлен, когда в простом московском предместье ощутил интерес наших людей к представителю этого класса.

Скажем, женщина, прогуливавшая в парке малыша, просто забомбила меня вопросами. Прохожие останавливались, с любопытством рассматривали Rino, а те, кто посмелее, уточняли всякие-разные подробности… Скажу вам, не многие из мотоциклов, которые пришлось тестировать, удостаивались такого к себе расположения – с первого взгляда. «Знать, лицом ты вышел», – подумал я про испытуемого… Однако отвечать на все вопросы не мог – сам ответов пока не знал. Вот и тронулся – найти их.

Поначалу-то был убежден, что с его «душою, распахнутой всем ветрам», да шинами, напоминающими гоночные слики Формулы-1, максимум, на что годится этот мини-ATV, – неторопливо ездить по травке гольф-полей, чтобы подбирать шарики, или катать детишек где-нибудь на выставочных просторах – не более того.

А оказался я в седле (нет, еще не еду – стоя на месте) – и ощущение, будто я на спортбайке (с той лишь разницей, что нет высокого бензобака и некуда прятать колени). Зачем это на нем такая посадка? Руль расположен низко: еще чуть-чуть вперед – и ноги пришлось бы класть прямо на руль. М-да, не развернешься. Пробую отодвинуться назад… Получилось! И все равно сидеть с большим наклоном корпуса вперед неудобно. Ладно, приберегу эту позу для шоссе.

А пока нажимаю желтую клавишу стартера, завожу двигатель, даю ему прогреться. От работы 1-цилиндрового 4-тактного мотора рабочим объемом 125 см^3 шума немного – меньше, чем вибраций, которые то и дело возникают на руле и подножках. Двигатель воздушного охлаждения прогревается быстро, и уже через пару минут трогаюсь с места. Но торможу – и повторяю упражнение. По тому, как плавно стартует Rino и как резво набирает обороты двигатель, ясно, что на шоссе его черепахой никто не обзовет, а с настройками центробежного сцепления и вариатора конструкторы не промахнулись. Управление газом не вызывает хлопот: реакции мотора быстрые и точные. А значит, предвижу, и на выходе из поворотов не должно возникнуть неожиданностей. И оказался прав.

Теперь руль вправо-влево, снова вправо… «Чертенок» живо меняет траекторию – только держись! Пока скорость невысока – все «финты» даются легко. Но стоит разогнаться – и, если не свеситься, как на спортбайке, или не отправить Rino в управляемый занос, – несдобровать: широкие и плоские покрышки с такой силищей цепляются за асфальт, что, кажется, еще немного, и почувствую себя Шумахером, пилотирующим Ferrari в повороте «Красная вода». Вот это уже интересно! Ни капли не ожидал, что от двигателя квадрика мощностью каких-нибудь 11,5 л. с. можно получать столько острых ощущений.

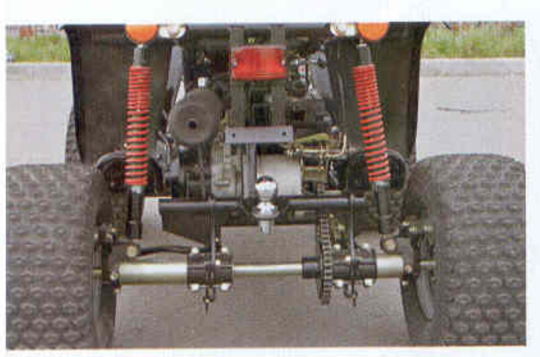
Ладно, сворачиваем с шоссе и направляемся на те дороги, на которых разва-



ливаются колхозные грузовики, а у водителей на торможении из-за тряски отваливаются руки. Цель – испытать подвески, возможности ходовой и проходимость машинки на матером бездорожье.

Небольшие габариты и малый вес ATV-шки оценил немедленно. Не успел переложить руль на торможении и угодил в яму. Выбраться из нее своим ходом, включив заднюю передачу, не удалось – пришлось слезать и вытаскивать «квадрик». К счастью, передок не очень тяжел, так что усилий одних моих рук хватило. Rino выглядел как ни в чем не бывало, и мы отправились дальше.

Гоню это я себе, гоню... Что-то уж больно скоро гоню. Остановился, посмотрел, какие это я только что проскочил ухабы, – и обомлел: вот это подвески! С таким комфортом здесь пролететь – не многие ATV на подобное способны... Но подвески Rino – особстатья: задняя работает не только как привычный для нас маятник (с двумя вертикально расположенными амортизаторами), но и вращается вокруг продольной оси. Понимаю, звучит путанно, так что объясню, каков результат «хитрости». Если одним задним колесом наехать, например, на бревно, остальные три колеса останутся



Два хлипких с виду амортизатора отлично работают и на бездорожье.



Мощнейшие рычаги передней подвески выдерживают огромные нагрузки.

ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА

ОБЩИЕ ДАННЫЕ	
Модельный год	2004
Сухая масса, кг	160
Габариты, мм	1510 / 1033 / 1100
База, мм	1050
Просвет, мм	180
Объем бензобака, л	5,0
ДВИГАТЕЛЬ	
Тип	1-цилиндровый, 4-тактный
ГРМ	OHC
Рабочий объем, см³	124,6
Размерность, мм	52,5/57,8
Степень сжатия	11,9
Макс. мощность, л. с. при об/мин	11,5/7500
Система питания	карбюраторная
Охлаждение	воздушное
Система запуска	электро- и кикстартер
ТРАНСМИССИЯ	
Сцепление	автоматическое, центробежное
Главная передача	вариатор + цепная
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ	
Рама	трубчатая, стальная
Передняя подвеска	независимая, на двойных поперечных А-образных рычагах
Задняя подвеска	зависимая, маятниковая, на продольном вращающемся шарнире
Тормозная система	с гидроприводом на 4 колеса
Передние тормоза	дисковые
Задние тормоза	дисковые
Передние шины	18x9,50-8
Задние шины	18x9,50-8
ГАРАНТИЯ/СЕРВИСНОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ	
Гарантия	1 год
Межсервисный пробег	2000 км



На такие развитые подножки удобно опереться, чтобы свешиваться в поворотах.

ТЕСТ-РЕЗЮМЕ



ДВИГАТЕЛЬ

Запускается легко. Умеренная вибрация во всем диапазоне оборотов. Нехватка мощности сказывается только в затяжных подъемах.



СЦЕПЛЕНИЕ И КОРОБКА ПЕРЕДАЧ

Автоматическое центробежное сцепление срабатывает прогнозируемо. В роли коробки передач выступает клиноременный вариатор, его настройки отлично сбалансированы с массой ATV и возможностями ходовой части.



ПОДВЕСКИ И ХОДОВАЯ ЧАСТЬ

Передняя и задняя подвески регулируются по предварительному поджатию пружин. Ходовая часть настолько крепка, что можно ожидать модификацию этого «квадрика» с мотором кубов эдак в 400.



ТОРМОЗА

Вне зависимости от того, едете ли вы по шоссе или выбираетесь из грандиозной лужи, дисковые тормоза на всех колесах обеспечивают отличное замедление.



УПРАВЛЯЕМОСТЬ

Двух мнений быть не может: маневрирует великолепно, устойчивость в поворотах первоклассная.



ПРОХОДИМОСТЬ

Широкие плоские шины низкого давления, эластичный 4-тактный двигатель и небольшая масса общими усилиями сделали ATV высокопроходимым.



КОМФОРТ ПИЛОТА

Rino удобен «малоформатным» пилотам. Из-за отсутствия сколько-нибудь приличной грязезащиты, покидая асфальт, будьте готовы испачкаться по уши.



ОРГАНЫ УПРАВЛЕНИЯ

Расположение обычное, все работает исправно.



ПРИБОРЫ И ОСВЕЩЕНИЕ

До панели приборов этот класс еще не дорос. Освещение дороги как с ближним, так и дальним светом фар хорошее.



ЦЕНА

Одно из самых сильных качеств этой модели. Принимая во внимание годовую гарантию (без ограничения пробега) и возможность покупки Rino в кредит, цена тем более не должна никого оттолкнуть от покупки ATV.



стоять на земле. Хитро придумали! Это свойство нашего ATV создает дополнительные возможности для управления им на шоссе: подобно тому, как это делают на мотоцикле, вы можете наклонять корпус вправо-влево – и таким образом, во-первых, не «сажать» скорость, и, во-вторых, ехать технично, пестуя в себе гордость гонщика. Это и называется получать удовольствие.

И еще подбавлю елея – Jordan Rino заслужил: он грандиозно устойчив – уверенно «держит» «скоростные» повороты и не стремится перевернуться. Это свойство не входит в перечень достоинств его конкурентов – Yamaha YFA125 Breeze или Suzuki LT-F160.

Плюс дисковые тормоза на всех колесах – вот вам и полный комплект признаков дорожного аппарата. Качество сборки, изготовления пластиковых деталей, приличные технические характеристики – все на высоте. А ведь он тайваньского происхождения. Умеют же, если захотят!

Теперь, наездив около 150 км, имею полное право ответить всем, кто бомбил меня вопросами: смысл покупать Rino есть – удовольствие от вождения доставляет. Но для использования на дорогах общего пользования все же придется установить на него зеркала заднего вида и получить права – тракториста. Странный закон, но он – закон.

Благодарим: компанию **«Дим + Ко»** за предоставленный ATV, фирму **«Байк-Ленд»** – за экипировку.



Алексей СЕРЕБРЕННИКОВ, фото Павла КОСОЛАПОВА

«МАКСИ» – ЗНАЧИТ МНОГО. УДОБСТВ

SUZUKI Burgman AN650 Executive, макси-скутер

Год выпуска **2004** | Двигатель **638 см³** | Мощность **55 л. с.** | Масса **215 кг** | Макс. скорость **165 км/ч** | Ориентировочная цена **$12 950**

BURGMAN 650 Executive

Ни одна другая двухколесная машина по уровню оснащения и комфорта так не близка к автомобилю, как эта. На обновленной версии Suzuki Burgman AN650 Executive невероятно легко и удобно передвигаться по городу.

Целый день я мотался по улицам, но ни внушительные габариты скутера, ни его вес в 215 кг меня не «укатали». Потому что невысок по седлу, у него плавные реакции на поворот ручки газа и образцовая устойчивость, что особенно ценно, когда движешься в скоплении автомобилей между их рядами.

Всякий раз, как только останавливался у светофора, водители-автомобилисты оживлялись, вид Burgman интриговал: вроде как бы скутер, но какой большой!.. Ни от одного светофора я не уехал, не ответив хотя бы на пару вопросов.

О скутере есть что сказать. И меня слышали водители автомобилей: на



Burgman отличная ветрозащита, так что стекло на шлеме я держал поднятым. Но собеседники все равно оставались опешившими с немым вопросом, когда я стартовал на «зеленый»: как это умудрялся так резко срываться и «уходить» ото всех?! А просто: на разгоне пользовался режимом Power автоматической трансмиссии – он и придуман для максимально динамичного ускорения.

Именно конструкция трансмиссии выделяет Burgman 650 из ряда макси-скутеров. SECCVT (Suzuki Electronically Controlled Continuously Variable Transmission) – вариатор, передаточное отношение в котором регулируется не центробежными силами, а исполнительным электромотором по командам микропроцессора. В зависимости от скорости движения и нагрузки на мотор процессор «определяет», когда и как двигать шкивы. Инертность системы минимальна. Можно задавать трансмиссии разные режимы работы – «нормальный», «мощностной» или с ручным переключением передач (а-ля Tiptronic – кнопочками на руле) с фиксированными передаточными числами.

Как и на мотоцикле, в режиме ручного управления «коробкой передач» не надо стучать по клавише на понижение. Переключись вы резко с пятой на вторую – 2-цилиндровый двигатель запросто заблокирует заднее колесо даже на сухом асфальте, а на мокром тем более. В режиме «нормальный» Burgman достигает «сотни» за 8,1 секунды.

Но, как ни умна его электроника, мастерство водителя ничто не заменит. Стоит немного потренироваться, послушать, как урчит мотор, и соотнести это с показаниями элегантно оформленного цифрового тахометра, результат сможете улучшить. Проделав то же упражнение (разгон), но не в автоматическом «меню», а в «ручном» режиме, – вы сбросите еще 1,1 секунды, что, согласитесь, для обгонов актуально. Интересна и такая деталь: максимальной скорости – 162 км/ч Suzuki может достичь на любом режиме трансмиссии. Хотя, повторюсь, самого динамичного ускорения добьются только опытные райдеры.

Роскошным показателям максимальной скорости и ускорения соответствует и расход топлива. Те, кто от души поддает газу и редко покидает левую полосу загородного шоссе, рискуют довести расход до 7 л на 100 км. В прогулочном же режиме «норма потребления» бензина падает до 5,5 литра на «сотню», что, согласитесь, вполне нормально для двигателя мощностью 55 л. с., что особенно похвально (я опять-таки о расходе бензина) при весьма приличном лобовом обтекателе и массивной «лицевой» части скутера, которые, как вы понимаете, много на себя «берут».



Концепция шасси соответствует философии макси-скутера: все во имя комфорта!

При движении с высокой скоростью на длинных прямых и в поворотах вкушаешь великолепие ходовой. Концепция шасси полностью соответствует концепции «макси»: все во имя комфорта! Двигатель замыкает раму из стальных труб, и это обеспечивает большую жесткость конструкции на изгиб и кручение. Спереди – традиционная телескопическая вилка с диаметром перьев 41 мм, а сзади, как на мотоциклах, – двусторонний маятник, в левой части которого спрятан привод через цилиндрические шестерни, что также следует считать уникальным явлением в современном серийном мотопроизводстве.

В исполнении 2004 года Burgman Executive может «позадаваться» не только спинкой для пассажира, хромированными деталями отделки, складывающимися «электрическими» зеркалами, но и антиблокировочной тормозной системой, которая весьма и весьма полезна в опасных ситуациях.

Одну из них я пережил – когда еще не вполне освоился за рулем. На перекрестке с круговым движением не заметил участок проезжей части, щедро залитый водой из автополивалки. Выбора не оставалось: либо «приложить» дорогую игрушку об отбойник, либо тупо нажать на тормоза, слепо доверившись АБС. И я нажал. Сработали!!! Действуют не только на мокрой дороге, но еще и в наклонном положении!



Датчик АБС на заднем колесе.

Подобного рода испытания не предусматривались программой теста, однако, похоже, с приходом на мотоциклы АБС эти трюки стоит в программу включить. Но, конечно, проводить их не на улице переполненного города и не рядом с отбойником, а на отдельно расположенной площадке.

Большие багажные емкости под седлом и в подрулевой части скутера играют

ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА

ОБЩИЕ ДАННЫЕ	
Год дебюта	2001
Сухая масса, кг	215
Габариты, мм	2260/810/1435
База, мм	1595
Высота по седлу, мм	740
Объем топливного бака, л	15
ДВИГАТЕЛЬ	
Тип	2-цилиндровый, 4-тактный
Рабочий объем, см³	638
Размерность, мм	75,5x71,3
Степень сжатия	11,2
Мощность, л.с. при об/мин	55/7000
Крутящий момент, Н.м при об/мин	62/5000
Охлаждение	жидкостное
Система питания	впрыск топлива
Система запуска	электростартер
ТРАНСМИССИЯ	
Сцепление	автоматическое, центробежное
Главная передача	цилиндрические шестерни
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ	
Рама	трубчатая, стальная
Передняя подвеска	телескопическая вилка Ø 41 мм, ход 110 мм
Задняя подвеска	маятниковая, ход 100 мм
Тормозная система	с АБС
Передний тормоз	2 диска Ø 260 мм
Задний тормоз	диск Ø 250 мм
Передняя шина	120/70-15
Задняя шина	160/60-14

СТРАХОВАНИЕ И НАЛОГИ	
Годовая сумма страховки	550 руб.
Цена тестируемого экземпляра	$12 990
ГАРАНТИЯ/СЕРВИСНОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ	
Гарантия	1 год
Межсервисный пробег	5000 км


Чем не джойстик!


Иллюстрация к сравнению приборки с автомобильной.


Три вместительных (для скутерных габаритов) перчаточных ящика. Удобно.

ТЕСТ-РЕЗЮМЕ



ДВИГАТЕЛЬ

Современная электронная система впрыска, восьмиклапанная головка цилиндров и жидкостное охлаждение делают мотор приятным (термин не традиционный, но, надеюсь, смысл его понятен).



ПОДВЕСКИ И ХОДОВАЯ ЧАСТЬ

Мотоциклетная по происхождению ходовая часть здесь отлично прижилась.



ТОРМОЗА

Система АБС значительно упрощает управление для малоопытных водителей. В иных ситуациях поможет и опытным пилотам.



УПРАВЛЯЕМОСТЬ

Высокая устойчивость на максимальной скорости и на торможении. Особенность аппарата: из-за большого перераспределения веса резко сбрасывать газ или начинать торможение следует осторожно. Это не недостаток – свойство макси-скутера.



КОМФОРТ ПИЛОТА

Двух мнений быть не может: комфорт – первоклассный, забота о водителе – по высшему разряду, буквально материнская.



КОМФОРТ ПАССАЖИРА

См. выше.



БЕЗОПАСНОСТЬ

Мощный двигатель, хорошие тормоза, большая свобода перемещения в седле и маневра в поворотах – достаточный набор средств, гарантирующих безопасность.



ОРГАНЫ УПРАВЛЕНИЯ

На левой рулевой рукоятке целых девять (!) переключателей. Напоминает скорее игровой джойстик. По мере привыкания управлять этим многообразием становится несложно.



ПРИБОРЫ И ОСВЕЩЕНИЕ

Приборная панель балует объемом информации. Однако при солнечном свете панель бликует и практически нечитабельна.



ЦЕНА

Именно из-за нее на каждом углу Burgman не встретишь. Но мотивы для его покупки перевешивают.

на пользу имиджу модели. Дальние путешествия с перевозкой большого количества багажа, поездки в магазин или возможность быстро добраться на деловую встречу – это еще три повода задуматься о том, чтобы закрепить за собой в постоянное пользование достоинства «максика». Кроме того, примите во внимание, если позволите, аристократическую внешность скутера – на парковке подле офиса вы с аппаратом будете смотреться. Это тоже аргумент в его пользу. Стоит ли весь этот букет достоинств столько, сколько за него просят? На сей счет мнения могут расходиться. Но не стану спорить с теми, кто готов эту цену платить.

Благодарим мотосалон «Байк-Ленд» за предоставленный скутер и экипировку.



Надпись на крыле демонстрирует класс модели.



Алан КАТКАРТ, фото Кела ЭДЖА

ДИВО, РОЖДЕННОЕ В ВИГВАМЕ

ГОНОЧНЫЙ INDIAN 1924 ГОДА

Много на чем я поездил и могу утверждать: самый потрясающий гоночный мотоцикл всех времен и народов – 1000-кубовый Indian 1924 года, фабричная машина с 4-клапанными головками цилиндров. Врать не стану, я не гонял на нем 80 лет назад. Но имел удовольствие испытать модель, возрожденную недавно в мастерских Wigwam Engineering в Мельбурне, Австралия.



Гоночный Indian во всей красе. Короткие трубы прямого выхлопа оглушат вас пулеметным стаккато при разгоне. Чтобы на высокой скорости бензин не высасывало из карбюраторов, пришлось сделать вырезы на воздухозаборниках.

Вы скажете, что «самый-самый» звучит слишком смело? Да видели бы вы, как Стивен Хэйри на этом снаряде разгромил всех в пух и прах в гонке австралийского чемпионата ретро-байков на трассе Филипп Айлэнд. Он показал скорость прохождения круга, равную результатам современных «шестисоток» категории «Суперспорт». Заметьте: раньше в этих гонках всегда побеждали BMW. Почему сравниваю с ними? Да потому, что у немецких мотоциклов уже в 30-е годы стояли и вполне современные подвески, и ножное переключение передач, да к тому же их оппозиты можно начинить массой современных деталей. А у Indian – никакой задней подвески, спереди – параллелограммная вилка. И много ли «силенок» выжмешь из мотора 20-х годов? Держитесь, чтобы не упасть: сто! Да-да, 100 л. с. А на финишной прямой Хэйри раскочегарил Indian до 225 км/ч!

Все еще сомневаетесь? Так знайте: через шесть недель после победы на Филипп Айлэнде шеф Wigwam Engineering Питер Арундел на соляном озере Гэрднер на юге Австралии разогнался до скорости 255 км/ч! Неплохо для мотоцикла, которому 80?

Питер Арундел подцепил эту лихорадку, когда ему было всего 17 лет: тогда, в 1975 году, он купил свой первый Indian – Chief 1925 года. С тех пор три десятка лет наращивает коллекцию, и сейчас у него едва ли не самое впечатляющее в мире собрание Indian – 70 машин! В его фондах практически все модели, которые выпускала эта американская компания, в том числе несколько редчайших V-твинов и «четверок». Арундел организовал и ежегодный слет, собирающий владельцев Indian и довоенных Harley-Davidson.

Но покатушки покатушками, а как насчет погоняться? Вопрос возник в 1999 году, когда Арундел познакомился со Стивеном Хэйри, реставратором Indian (как же их много в Австралии – и Indian, и реставраторов!) и заядлым гонщиком. Правда, в ту пору Хэйри выступал в основном на японских мотоциклах 70-х годов. Но однажды притащил на трассу переделанный Chief 1944 года. Результат не впечатлял – все-таки это была слишком «цивильная» машина. И вот тогда Арундел предложил ему более подходящий снаряд – Indian Sport Scout 1939 года. Хотя в его моторе – «всего» 750 $см^3$, зато он проворный и юркий. На первой же тренировке Стивен улучшил прежний рекорд трассы на семь секунд! Он легко выиграл гонку в классе мотоциклов с ручным переключением передач. Однако же победа в «абсолюте» ему не светила – слишком уж сильным было сопротивление «бригады» BMW с их «правильным» переключением.

Вот тогда Арундел и вспомнил, что в его запасах хранится специальный гоночный двигатель с 4-клапанными головками цилиндров (его компания Indian в 20-х годах отправила в Австралию, да так и не забрала назад).

И закипела работа! Сторонникам «аутентичной реставрации» дальше лучше не читать: ведь правила ретро-гонок позволяют полностью перетряхивать «внутренности» машины – лишь бы сохрани-



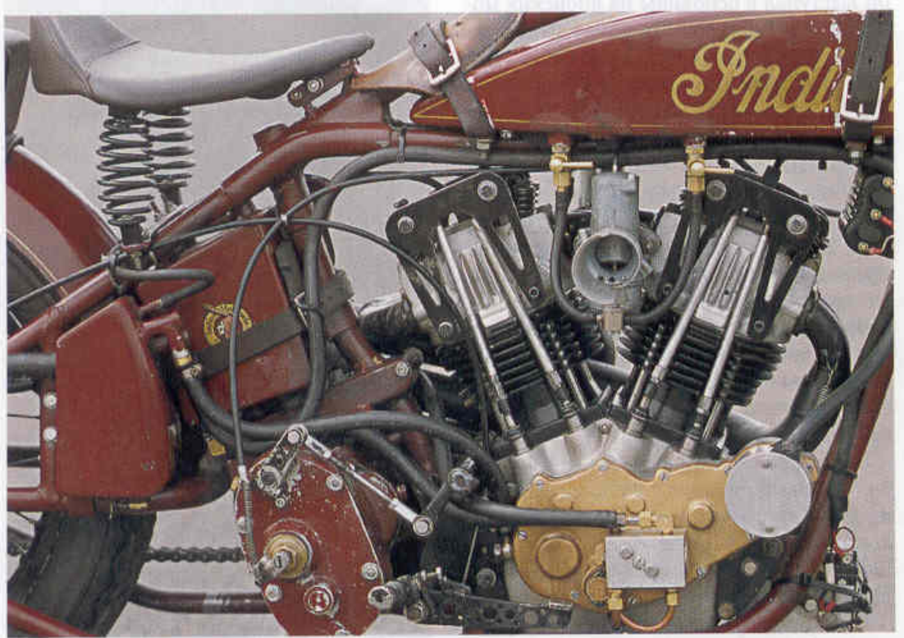
Такие в 20-х годах были рули – широченные, с опущенными вниз рукоятками.

ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА

Модель	Indian 1000 8V
Год	1924
Сухая масса, кг	165
База, мм	1530
Вылет, мм	65
Наклон рулевой колонки, град.	27
Двигатель	2-цилиндровый, V-образный, 4-тактный
ГРМ	OHV, 4 клапана на цилиндр
Рабочий объем, см³	999
Размерность, мм	84/97
Макс. мощность, л.с. при об/мин	100/6000
Система питания	2 карбюратора Amal Concentric, Ø 35 мм
Охлаждение	воздушное
Сцепление	4-дисковое, сухое
Моторная передача	ремнем
Коробка передач	4-ступенчатая
Главная передача	цепью
Рама	дуплексная, стальная
Передняя вилка	параллелограммная
Тормоза	барабанные, Ø 203 мм
Передняя шина	100/90-18
Задняя шина	110/90-18

лось внешнее подобие. Исходный продукт: 999-кубовый 2-цилиндровый V-образный двигатель номер A61-4, с 4-клапанными головками цилиндров, системой смазки с сухим картером и бронзовой крышкой распределительного механизма, позволяющей установку распредвалов на роликовых подшипниках. От этой «печки» и танцевали Питер Арундел и его ближайший помощник Линдсей Эрхарт. Они изменили даже размерность мотора: 84х97 мм вместо оригинальных 80х101 мм – это для того, чтобы побольше раскрутить коленвал двигателя. Коленвал – специальный, на роликовых подшипниках, шатуны – S&S, современные гоночные поршни Wiseco с тремя кольцами. Измененная форма камеры сгорания позволила поднять степень сжатия до 11,5.

Оригинальное магнето уже не справлялось с повышенными оборотами, и его пришлось заменить катушечной системой зажигания, маленький 12-вольтовый аккумулятор разместили за двигателем. Картер коробки передач – оригинальный, но в нем современные «внутренности»: четыре передачи вместо прежних трех. Придиры, умрите: Стивен Хэйри раньше гонялся на японских мотоциклах, поэтому потребовал изменить ручное переключение передач на ножное, заменить педаль сцепления привычным рычагом на руле и переместить руч-



Силовой агрегат – хайтек 20-х годов: привод 8 клапанов не верхними распредвалами, а длинными штангами от нижних; крышка распределительного механизма сделана из бронзы; коробка передач – в отдельном блоке.



Достоинство параллелограммной вилки в том, что она легко регулируется. Переставив рычаги, можно получить вылет 65 или 95 мм. Передние тормозные барабаны – двойные.

ку газа с левой стороны руля на правую. Вместо сухого многодискового сцепления – 4-дисковое от Norton Commando, с диафрагменной пружиной. Кроме того, правила ретро-гонок требуют заменить в моторной передаче цепь (которая так и норовит забрызгать трек маслом) на зубчатый ремень.

Происхождение рамы туманно: то ли это специальный гоночный узел, то ли рама дорожного Indian тех времен, переделанная для установки 8-клапанного мотора… В 20-е годы использовали оба варианта. Передняя параллелограммная вилка с фрикционными амортизаторами – от Indian Sport Scout середины 30-х годов. Ее несомненное достоинство – возможность быстро изменять вылет: достаточно лишь переставить рычаги.

Останавливают этот 165-килограммовый 100-сильный снаряд барабанные тормоза со специальными гоночными накладками. 18-дюймовые колеса со стальными ободами «обуты» в шины Avon Roadrunner. Это далеко не самые современные шины, но они высокопрофильные, и их толстые стенки отлично поглощают удары, заменяя отсутствующую заднюю подвеску.

Пять лет назад, при падении с Norton Manx 1937 года я сломал ногу и зарекся когда-либо садиться на мотоцикл без задней подвески. Но как легко нарушать обеты, когда представляется шанс оседлать что-либо вроде Indian!

Но послушаем опытных бойцов.

– На этом аппарате разогнаться нетрудно, – делится секретами Стивен Хэйри. – Он очень быстроходен на прямых, так что просто следи за теми, кто едет впереди, и старайся повторять их действия в поворотах. Худшее, что может случиться, – снести заднюю шину в вираже, но занос легко контролируется газом. И не бойся, что передняя вилка начнет скручиваться – на самом деле она очень жесткая. Хочешь пройти круг быстрее – иди по внешней стороне виража с заносом на полном газу. Попробуй – это здорово!

М-да… Попробуем, маэстро! По крайней мере, рычаг сцепления, педаль переключения передач и ручка газа – на привычных местах. Посадка вполне комфортна, но лучше покрепче держаться за широченный руль, когда поддаешь газу. Такое ускорение сделало бы честь и гоночной машине 70-х годов! Отдельное спасибо – за хорошо подрессоренное седло.

Для такого тяговитого мотора первые две передачи явно ни к чему! Мотоцикл и на третьей уверенно ускоряется на выходе из самых крутых поворотов. Разгон сопровождается пулеметной очередью прямого выхлопа. Запас тяги феноменален – кажется, что крутящий момент чертовски велик от холостых оборотов и до самых «верхов».

Хотя педаль переключения передач и расположена по-современному, все же сами переключения затянуты, как у «ручной» коробки. Я боялся, что придется часто переключаться на вторую, чтобы осаживать мотоцикл перед поворотами, но тормоза оказались великолепными! Благодаря длинной базе Indian очень стабилен при торможении, хотя неизбежно подрагивает при проезде выбоин (а на трассе Бродфорд, где я опробовал машину, их так много!). И все-таки даже на такой неровной дороге мотоцикл рулится лучше всяких ожиданий. Никакого сравнения с тем Norton, на котором я неудачно упал!

В длинном правом повороте я наконец рискнул воспользоваться советами Хэйри, прибавил газу – и почувствовал, как мягко заскользила задняя шина. Точно, все очень предсказуемо и полностью под контролем. В следующем левом повороте, который выходит на длинную прямую, я опробовал этот прием снова – мотоцикл вылетел из виража весело, как современная «шестисотка»! На ухабах можно почувствовать, как срабатывают боковые стенки высокопрофильной шины – хотя комфорт водителю обеспечивает прежде всего хорошо подрессоренное седло.



Питер Арундел (справа) и Стивен Хэйри.

Замечательная работа! А Питер Арундел лелеет еще более честолюбивые планы:

– Наша следующая цель – гонки в Дайтоне. Как здорово показать этим американцам, что люди, живущие «вверх тормашками»*, умеют пришпоривать их собственные мотоциклы!

* Down Under («вверх тормашками») – распространенное в англоязычном мире прозвище австралийцев и новозеландцев.



MUTANT, фото Георгия САДКОВА

«СУЗА» ЛЮБИТ БАКСЫ

SUZUKI TL1000R, спортбайк

Судьбы иных мотоциклов загадочны и полны перипетий, которые и не снились драматургам мексиканских сериалов. Пример тому – как Suzuki TL1000R оказался в моих руках и каким он стал. История богатая – я настаиваю именно на этом слове.

Начало ей положили инженеры компании Ducati, творческий гений которых явил на свет такой шедевр, как Ducati 998. Далее события разворачивались так.

В далекой островной Японии, где до сих пор едят палочками, в одной маленькой и неприметной мотоциклетной компании (то ли Suzuki, то ли Karaoke – что-то в этом роде) решили, что неплохо бы и в свою производственную линейку включить большой 2-цилиндровый «литр». Еще и вечные конкуренты из совсем уж карликовой Honda выпустили на рынок небезызвестный SP1, что вовсе возбудило в душе сумятицу – ни тебе любимые суши похомячить, ни тебе к гейше сходить – поговорить о высоком. Тут еще и злобное начальство давит – требует создать нечто похожее.

За сим, ничтоже сумняшеся, инженеры компании почти что от и до… Эээ… Как бы это помягче выразиться… Ну, скажем, скоммунииздили идею итальянцев, разве что кое в чем поправили на свой, «сузучий» лад, а чтобы запах плагиата не достиг далекой Италии, сдобрили новорожденный TL1000R парочкой оригинальных решений, которых у прототипа отродясь не было. В первую очередь, перекомпоновали посадку пилота на совершенно нормальную, «человеческую». Во-вторых, применили практически не имеющий аналогов роторно-поршневой задний амортизатор (встретить его можно еще только на одном мотоцикле. Ну да, правильно – на Suzuki TL1000S). Да и задний маятник на «японце» не консольной, а вполне тра-





диционной конструкции, правда, усиленный различными перемычками «по самое не балуйся». А что до того, что диаметр цилиндров, поршней и даже их ход совпадают с теми, что на Ducati 998, до сотых долей миллиметра, так это совершенно случайно. И аккумуляторная батарея для понижения центра тяжести так же, как и у Ducati, расположена внизу и слева от двигателя, а не под сиденьем, как у большинства «японцев». Ну надо же, какое совпадение! Словом, на выходе получился аппарат аж о 135 л.с. и 197 кг снаряженной массы. Каковой и достался мне практически «нецелованным» (на что недвусмысленно намекали упакованные в трогательно-синий целлофан глушители).

Медовый месяц (обкатка, значит) пролетел незаметно, пошла рутина совместной жизни, и, как в настоящей совместной жизни, первый же «трабл» не заставил себя долго ждать. Мотик явно не соответствовал характеристикам, заявленным на бумаге. На разгоне быстро упирался в отметку спидометра «270» и ни в какую не желал разгоняться более того. «Висящий» в зеркалах заднего вида моего мотоцикла чей-то Fireblade лохматого 92-го года выпуска всерьез заставил задуматься о том, что при почти втрое большей уплаченной мною сумме, но при одинаковых (заявленных) возможностях мотоциклов ободряющее слово «лох» можно было смело, во всю спину вешать на мой комбинезон. «Ну да ничего, – пытался я утешить себя, – зато «на низах» тяга зверская. Буду рассекать на заднем колесе со второй передачи – и к гадалке не ходи!..» Эх, лучше бы все-таки сходил – наверняка она встретила бы меня огромным транспарантом с надписью типа: «Большие двухцилиндровые двойки – отстой!» или «Четыре горшка – forever!»

Ясен пень, такой расклад ни при каких прикидах меня не раскладывал. Штатная система выпуска своим нескромным весом и степенью удушения движка куда больше соответствовала какому-нибудь «туристу», но не спортбайку, а потому была заменена на полный выпуск от Yoshimura, к «мозгам» я пристроил Power commander, а чтобы все это хозяйство еще и правильно «дышало», установил K&N, а штатный фильтр подарил пионерам-скутеристам.

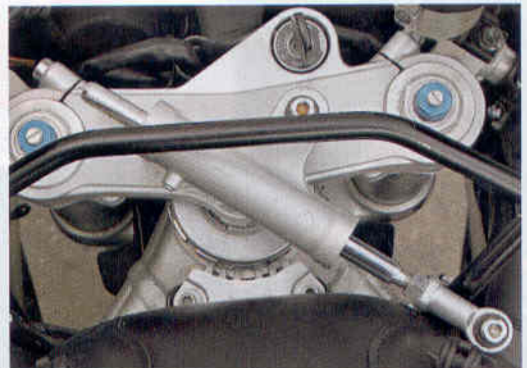
Сдавшись на милость обладателям динамометрического стенда Dynojet, ждал, как компьютер оценит результат проделанной работы и эффективности многобаксовых вложений. Результаты я назвал бы гимном человеческому разуму: 118 л.с. на заднем колесе против 110 л. с. в «базе», плюс около 10% прибавки крутящего момента практически во всем диапазоне оборотов! Цена вопроса: $2000 – за выпуск, $400 – за «мозги» и $100 – за K&N. Итого – $2500.

Что и говорить – недорого: по 312 мертвых американских президентов за одну добавленную лошадиную силу. Инвестировав еще три сотни «зелени» в полный набор кевларовых шлангов, а также сотенку на «тюненый» ветровик, почувствовал себя взрослым и состоявшимся мачо с широкой волосатой грудью.

«Суза» поехала веселее (еще бы она у меня не поехала!). Спидометр показывал аж 280 км/ч (врал, конечно, но все равно приятно), а со второй передачи моя TL-ка стала выстреливать в «свечку» чуть ли не с одного ментального позыва. Кстати, если при езде в «свече» мотик вывести в «правильный» угол, то прежде, чем тахометр упрется в «11 000 оборотов» отсечки (кстати, очень неплохая величина для двухцилиндрового мото-



На одометре – 43 000 км: аккуратная домохозяйка ездила в булочную...



На TL рулевой демпфер – в стандартной комплектации.



«Багажник» – большой, но труп не входит. Проверено. (Я о трупах сбитых на дорогах собачек.)



СМЕТА БОГАТСТВА ИСТОРИИ
(ЗАТРАТЫ НА РАСХОДНИКИ И ТЮНИНГ)

Пробег	Деталь	Сумма (в $)
Шины		
4000	Metzeller ME3 Sport 190/55-17	200
8000	Metzeller ME3 Sport 190/55-17; ME3 Sport 120/70-17	350
12 000	Metzeller ME3 Sport 190/55-17	200
16 000	Metzeller ME3 Sport 190/55-17	200
20 000	Metzeller ME3 Sport 190/55-17; ME3 Sport 120/70-17	350
24 000	Bridgestone BT-020	200
28 000	Metzeller ME3 Sport 190/55-17	200
32 000	Bridgestone BT-020; Metzeller MEI Sportec	350
36 000	Metzeller MEI Sportec	200
40 000	Metzeller MEI Sportec	200
Колодки тормозные		
4000	Lucas (перед) задние	70
8000	Lucas (перед) задние	70
12 000	Lucas (перед) задние	70
16 000	Lucas (перед) задние	70
20 000	Lucas (перед) задние	70
24 000	Lucas (перед) задние	70
28 000	Lucas (перед) задние	70
32 000	Lucas (перед) задние	70
36 000	Brembo (перед) задние	120
40 000	Brembo (перед) задние	120
Масло ..., маслофильтр		
6000	Motul10w40; фильтр оригинальный	70
12 000	Motul10w40; фильтр оригинальный	70
18 000	Motul10w40; фильтр оригинальный	70
24 000	Motul10w40; фильтр оригинальный	70
30 000	Motul10w40; фильтр оригинальный	70
36 000	Motul10w40; фильтр оригинальный	70
40 000	Motul10w40; фильтр оригинальный	70
Комплект «ведущая-ведомая-цепь»		
15 000	Оригинал	350
30 000	Оригинал	350
42 000	Оригинал	350
Тюнинг		
Yoshimura (полный выпуск)		2000
K&N		100
Power Commander		450
Настройка Power Commander		250
Слайдеры		150
Слайдеры на маятник		50
Чехол кожаный на бак		150
Кевларовые шланги		300
Бензин 4300 литров		2100
Итого:		10 340

Приведенный перечень не включает расходы на восстановление мотоцикла после нескольких аварий. Например, пришлось обновить весь пластиковый обвес ($2300).

ра!), можно протянуть на заднем метров пятьсот. Вам мало? Тогда выберите один из двух вариантов: или научитесь переключаться в «свече» на третью, или купите 1000-кубовый «гиссер»* – с ним такая беда мучить не будет.

Вдоволь наигравшись с бесчисленными регулировками и настройками подвесок мотоцикла (например, в заднем амортизаторе 18 положений на сжатие и столько же на отбой), в итоге вернулся к заводским настройкам. Жестковато, конечно, зато абсолютно никаких претензий к управляемости – полная невозмутимость и монументальность даже в самых критичных по наклону поворотах. Иллюстрацией вышеперечисленного служит тот факт, что позволял себе повороты «на коленочке» вместе с пассажиром, и он, как и я, скреб слайдером об асфальт. А теперь посмотрите, где находятся подножки пассажира, и представьте, какой для таких экзерсисов требуется угол наклона мотоцикла!

Очень сложно придраться и к шестипоршневым передним тормозным скобам – справляются со своей работой на «отлично» и исправно «кончают» даже оригинальные колодки максимум за 4000 километров. Что, слишком скоро? А что ж вы хотели: бесплатный сыр бывает только в мышеловке, да и то – в поговорке, а в жизни за все – и за сыр, и за колодки – плати.

Здесь мы подошли к самой интересной теме – эксплуатационных расходов и поломок.

За три сезона пройдено 43 000 километров. Кто ответит, это много или мало? Если не сравнивать с пробегами таких товарищей, как небезызвестный в столичных кругах Громыч (который почем зря рассекает то до Пекина чайку попить с местным трактористом, то забавы для мотается вдоль и попе-

*Вариант – «джиксер» (это кто как привык). То и другое – панибратское прозвище серии GSX-R. – Прим. ред.





На заднем плане (см.) – специалисты по измерению угла подъема при «козлении».

рек по Африке в поисках бананов подешевле), это, скажем так, немало. Причем, даже по самым скромным подсчетам, по меньшей мере 3000 км пройдено на заднем колесе. В силу вышеперечисленного, накрылась медным тазом звуковая сигналка (нахватавшаяся родимой грязи), в передней вилке доживает третий комплект сальников (спасибо песочку и камешкам с наших дорог), в бензонасосе стоит второй топливный фильтр (и бензинчик наш славен своей отфильтрованностью), а совсем недавно по пути из Европы потек цилиндр сцепления (вскрытие показало наличие исключительно нашей, рассейской грязи, чудненько прикончившей манжету). Пожалуй, и все!

Как видите, все поломки обусловлены исключительно спецификой условий эксплуатации со столь агрессивной окружающей средой. Остальные расходы носили чисто эксплуатационный характер, но не прошли незамеченными, а лишний раз убедили в том, что эксплуатация современного спортбайка в течение трех ездовых сезонов вполне может встать в еще одну его стоимость. Средний расход топлива в условиях городского движения составил порядка 11 л/100 км, но падал до 8 л/100 км в длительных путешествиях. Средняя продолжительность «жизни» заднего баллона – 4000 км. Столько же «живут» и задние колодки. «Сузука» «доедает» – аж причмокивает – третий комплект «ведущая–ведомая–цепь», который, хоть залейся цепной смазкой, при агрессив-

Общие данные: модель – Suzuki TL1000R ■ год выпуска – **2001** ■ сухая масса – **197 кг** ■ колесная база – **1395 мм** ■ емкость бензобака – **17 л**. **Двигатель:** 2-цилиндровый, 4-тактный, V-образный ■ рабочий объем – **996 см³** ■ система питания – впрыск топлива ■ макс. мощность – **135 л. с.** при 8200 об/мин ■ система запуска – электростартер. **Ходовая часть:** рама – диагональная из алюминиевого сплава ■ передняя подвеска – телескопическая вилка перевернутого типа ■ ход колеса – **125 мм** ■ задняя подвеска – роторный амортизатор ■ ход колеса – **125 мм**. **Тормоза:** передние – 2 диска **Ø 320 мм**, 6-поршневые скобы ■ задние – один диск **Ø 220 мм**, 2-поршневая скоба.

ной манере вождения больше 15 000 км ну никак не ходит! Бак у мотоцикла маленький (при заявленных 17 – 15,7 л: это реальный объем), а «аппетит» у моца, как у тинейджера-акселерата, поэтому на заправки приходится заезжать после каждых 100–120 пройденных километров. Мой антирекорд – 110 км на под завязку заправленном баке. И вместе с тем, как-то в путешествии в сильнейший ливень, когда быстрее 110 км/ч никак не поедешь, а заправок все не было и не было, прежде чем полностью израсходовать запас топлива, байк прошел 280 км! Нехитрая арифметика: дельта – от 5,6 до 14,3 л/100 км.

Еще об особенностях двигателя. Он, как и все большие 2-цилиндровые моторы, издает достаточно много механических шумов, причем именно в «сузучьей» «двойке» заметно выделяется подвывающий фон работы газораспределительного механизма. Поначалу это немного напрягало, но со временем привык и перестал обращать внимание.

Мотор, что называется, «живой» – каждый ход его больших поршней (а ведь в цилиндрах по пол-литра рабочего объема) чувствуешь буквально всем телом. И если уж тормозишь двигателем, то ощущаешь, как все его механическое нутро неотвратимо гасит скорость мотоцикла. В этой процедуре важно не увлечься: с таким серьезным тормозным моментом от двигателя ничего не стоит заблокировать заднее колесо.

Вот что удивительно: за 43 000 пройденных километров расход масла возрос с 200 г/1000 км до всего лишь 400 г/1000 км. При этом никаких серьезных поломок и «подстав» не случалось. «Пригладить» стрелкой спидометра отметку «280» до сих пор не составляет труда! Судя по всему, мотоцикл всего лишь на экваторе своего жизненного пути.



6-поршневые Tokico с кевларовыми шлангами.



ДОСТАВКА НАЛОЖЕННЫМ ПЛАТЕЖОМ



ПОЧТОВАЯ СЛУЖБА

ВЫ МОЖЕТЕ СДЕЛАТЬ ЗАКАЗ:

ПО ПОЧТЕ • ТЕЛЕФОНУ • E-MAIL • ИНТЕРНЕТУ



Мир автомобильных аккумуляторов-2005.
Код 40050.
Цена 180 руб.



Мир автомобильных шин и колес - 2004
Код 40031. Цена 260 р.
CD-Код 40318 Цена 130 р.



Мир аудиотехники - 2004
Код 40035.
Цена 320 руб.



Мир мотоциклов-2004
Код 40030.
Цена 180 руб.



А/каталог - 2005.
Код 40313.
Цена 180 руб.



Экспертиза «За рулем»-2005.
Код 40308.
Цена 180 руб.



Атлас автодорог МО - 2004
Код 40027.
Цена 180 руб.



Атлас автодорог Москвы - 2004
Код 40038.
Цена 180 руб.



ПДД с иллюстрациями
Код 40034.
Цена 90 руб.



Учебник водителя - ПДД
Код 50130.
Цена 125 руб.



Тематические задачи по ПДД
Код 40101.
Цена 140 руб.



Учебник водителя (вождение мотоцикла)
Код 40102.
Цена 125 руб.



Учебник водителя (устройство и ТО мотоцикла)
Код 40103.
Цена 125 руб.



Ремонтируем ЗиД-50 Пилот.
Код 40026.
Цена 160 руб.

ЛИТЕРАТУРА ПО ДОРОЖНОМУ ДВИЖЕНИЮ И ДЛЯ НАЧИНАЮЩЕГО ВОДИТЕЛЯ

40322	Комментарии к ПДД от 01.07.04	320 стр.	Цена 125 руб.
40320	Атлас дорожных ситуаций	104 стр.	Цена 125 руб.
30552	Самоучитель безопасной езды.	184 стр.	Цена 120 руб.
30504	Начинающему водителю.	192 стр.	Цена 125 руб.

«ЭНЦИКЛОПЕДИИ» – УНИКАЛЬНАЯ СЕРИЯ!



Энциклопедия мотоциклов
576 стр.
Код 30749. Цена 1353 руб.



Энциклопедия классических автомобилей
640 стр.
Код 30560. Цена 1333 руб.



Энциклопедия легковых автомобилей
576 стр.
Код 30824. Цена 1353 руб.



Энциклопедия автознаменитостей
224 стр.
Код 30668. Цена 739 руб.

**Цены указаны с учетом почтовой доставки, кроме авиатарифа, и не включают сбор почты России за перевод денег в наш адрес (8 % от стоимости заказа).
Предложение действует только на территории России.
Предложения по данному номеру действительны до 1 января 2005 года. Предложения, опубликованные до момента выхода данного номера, теряют силу.**

Бланк заказа «Мото» №12-2004

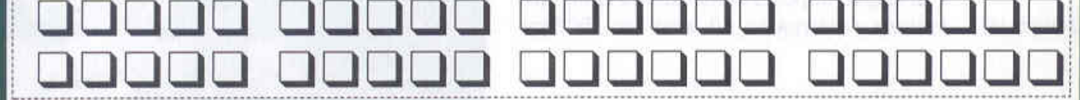
Заполните печатными буквами Ваш адрес (с индексом), впишите коды выбранных книг, вырежьте и наклейте на почтовую карточку или положите в конверт и отправьте по адресу: Москва, 105118, а/я 23, «За рулем». Те, кто не хочет портить ножницами любимое издание, могут скопировать бланк заказа или написать письмо по этому же адресу с указанием всех параметров заказа обязательно печатными буквами.

ФИО и адрес заказчика ____________________

□□□□□□ ____________________

ИНДЕКС

КОДЫ КНИГ



ПО ПОЧТЕ

Москва, 105118,
а/я 23, «За рулем»
см. правила заполнения бланка заказа

ТЕЛЕФОНУ

(095) 369-74-42

E-MAIL

zrnp@novopost.com

ИНТЕРНЕТУ

http://knigi.zr.ru

Семен **НИКОНОВ**, Москва, фото **Константина ЯКУБОВА**

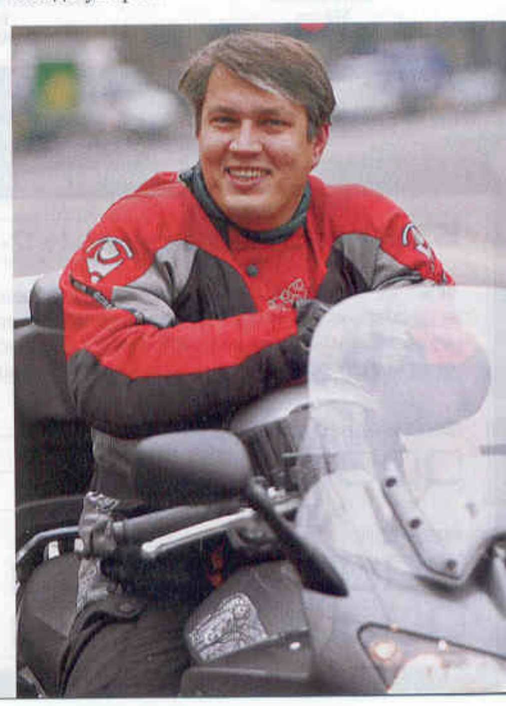
YAMAHA FJR1300A, спортивно-туристический

КРАЙ СВЕТА СТАЛ БЛИЖЕ

Многим знакомо ощущение, которое приходит, когда, привыкнув к новому мотоциклу, хочется испытать его и себя в новых ситуациях. Так и я несколько лет назад, вкатавшись в городской ритм на Yamaha Fazer, не без грусти отметил, что пробег все никак не дотягивает до значений, достойных настоящего мотоциклиста. И решил, что настало время съездить куда-нибудь подальше, чем в Подмосковье на шашлыки. После полутора тысяч километров на юг до ближайшего морского курорта стало ясно, что аппарат, прекрасно приспособленный для «прорезания» городских пробок, на трассе был, мягко говоря, не в своей тарелке: ему не хватало мощности, жесткости рамы, курсовой устойчивости, мне – комфорта. Да и поклажа постоянно норовила съехать из-под натянутой на багажник сетки. Но вот что еще я понял в путешествии: туризм – это мое. И начал целенаправленно подбирать новый мотоцикл – тот, что «от рождения» приспособлен к дальним поездкам.

FJR1300 понравился сразу. Во-первых, Yamaha – это уже рекомендация. Во-вторых, во всех обзорах мототехники в прессе он был на первых местах в категории «спорт-турист» (а приставка «спорт» имела для меня очень большое значение). Цена по сравнению с «одноклассниками» от Honda и BMW относительно умеренная. Правда, тут крылся подвох: в базовую комплектацию не включались ни кофры, ни система подогрева рукояток, ни ABS, без которой экстренно затормаживать загруженный аппарат массой под полтонны как-то непросто… Пока примерялся к BMW на тест-драйвах в Германии и с пристрастием опрашивал обладателей Honda Pan European об их впечатлениях, прошло полсезона. А потом все решилось само собой: в начале нынешнего года в Россию поставили FJR1300A (литера «А» означает, что это версия с ABS), и я его взял… Долгую историю поисков «своего» варианта рассказал, чтобы поняли, что мною движило. Ведь и другие переживают те же терзания.

В марте-апреле, пока сходил снег, мотоцикл я аккуратно обкатал (до 1600 км пробега), провел надлежащее ТО, а на майские праздники, когда несся по дороге в Питер, ручку газа впервые выкрутил до упора…



Сезон позади, мотоцикл на зимнем хранении (на счетчике – 12 000 км). Каким он оказался? Принес ли то, чего я ожидал?

Аппарат, действительно, идеальный для скоростной езды на дальние расстояния. Жесткая рама (из алюминиевого сплава) с включенным в силовую структуру двигателем не «играет» даже на скоростях за 200 км/ч. Энергоемкие подвески «обрабатывают» любые неровности дороги: создается ощущение, будто едешь на хорошем автомобиле: все под тобою пляшет и скачет, а ты неподвижен в вертикальной плоскости. К тому же возможность настроить вилку и задний амортизатор и на отбой, и на сжатие позволяет отрегулировать ходовую под любую нагрузку и под любой стиль езды. Управляемость на высокой скорости выше всяких похвал! И даже собственная тучность ему не помеха: если в поворотах мотоцикл можно, если постараешься, уложить «на подножки», пусть для этого и приходится приложить усилия (да и страшновато зацепиться кофром), то извилистые участки, даже если мчишься с хорошей скоростью, проходишь практически без снижения скорости – настолько эластичный движок.

Но на умеренных скоростях вес аппарата сказывается: ворочать 275 килограммами становится нелегко. Устает не только тело. Показательно, что чувствуешь в пробке: сцепление хоть и с гидроприводом, но постоянно «играть» им тяжеловато. И еще, раз уж речь зашла о пробках. Габариты аппарата с подвешенными кофрами позволяют спокойно продвигаться между рядами. Ориентир габаритов – ширина размаха зеркал.

Если умеешь работать передачами, у двигателя, выдающего 145 л. с., невозможно ощутить предел этих многочисленных сил: тяга равномерная и «паровозная» на всех режимах. Вибрации практически не ощущаешь – видимо, благодаря двум балансирным валам. Впрыск топлива обеспечивает мощность и приемлемый расход топлива даже на горном перевале на высоте 2000 метров, а также при температуре воздуха выше 30 градусов. Заявленный производителем мотоцикла разгон до «сотни» за 2,9 секунды я никогда не проверял, но что до «максималки», то с полной нагрузкой – тремя кофрами и пассажиром разгонялся до 245 км/ч (измерял по GPS, а спидометру не доверился, потому что тот, конечно, врет делений на 20 «в плюс»). 220–230 км/ч можно держать как крейсерскую скорость, совершенно не испытывая дискомфорта, еще и остается запас мощности для дополнительного ускорения или, если понадобится, пойти на обгон.



Модельный год: **2004.** **Общие данные:** сухая масса – **251 кг** ■ высота по седлу – **805 мм** ■ колесная база – **1515 мм.** Двигатель – 4-цилиндровый, 4-тактный ■ рабочий объем – **1298 см³** ■ макс. мощность – **145 л. с. при 8000 об/мин** ■ макс. крутящий момент – **134 Н·м при 7000 об/мин.** **Система питания** – впрыск топлива. **Трансмиссия:** сцепление – многодисковое в масляной ванне ■ коробка передач – 5-ступенчатая ■ главная передача – карданный вал. **Ходовая часть:** рама – диагональная, из алюминиевого сплава ■ передняя подвеска – телескопическая вилка ∅ **48 мм** ■ ход колеса – **135 мм** ■ задняя подвеска – маятниковая с моноамортизатором ■ ход колеса – **125 мм.** **Шины:** передняя – **120/70-ZR17** ■ задняя – **180/55-ZR17.** **Тормоза:** передний – 2-дисковый с 4-поршневыми скобами ■ задний – 1-дисковый с 2-поршневой скобой. Объединенная система ABS.

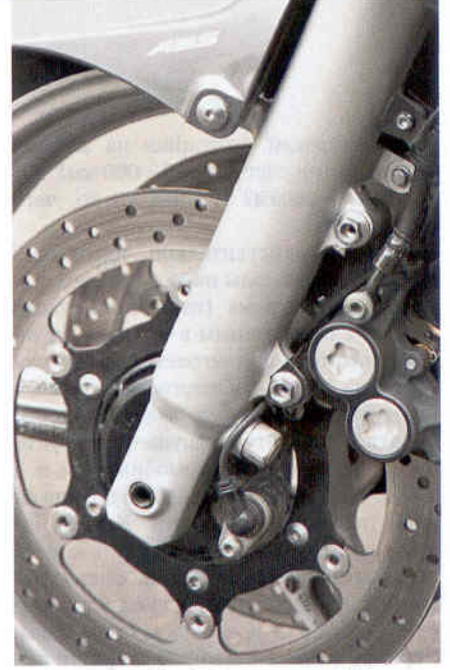


Приборка оснащена очень богато. На левом пульте серая кнопка управляет подъемом лобового стекла.

Всю эту «лошадиносильную» вакханалию останавливают вполне привычные тормоза – похожие на те, которые устанавливают на «ямаховских» «спортах» R1 и R6 и дорожниках Fazer 1000, а также современном XJR1300. Они с весьма неплохими характеристиками, и все же несколько вяловаты для активной спортивной езды на мотоцикле с такой массой. Впрочем, врать не стану: обеспечивают отличный баланс тормозного усилия и блокировки даже при езде на «под завязку» загруженном мотоцикле.

Коробка передач работает четко: не приходится искать нейтраль, не случается недовключения передач. Немного жестко происходит переключение с первой на вторую на оборотах выше 5000, но в случае, если небрежно выполнишь все элементы переключения. А вот с передаточными числами в КП производитель что-то намудрил – видимо, в угоду динамике. Смотрите, первые четыре передачи очень «короткие», и уже на 120 км/ч приходится переключать пятую. А уж на ней – как на мотороллере. Но при этом уже к 240 км/ч стрелка тахометра подползает к границе «красной зоны» – и расход топлива возрастает до 10 л/100 км. Такой уровень противоречит самой «идеологии» мотоциклов для туризма, равно как и нынешним ценам на бензин. Поэтому, сказал бы, в серийную 5-ступенчатую КП так и просится 6-я, повышающая передача. Думаю, то, что ее нет, – самый серьезный недостаток этой модели. Впрочем, если не отжигать часами «под 200», а спокойно перемещаться на 140–160, то на 25-литровом баке спокойно одолеешь 400–450 км. Опять же, благодаря впрыску топлива.

Yamaha не обременила себя дополнением в стандартной комплектации приятными опциональными мелочами, коими балуют конкуренты. И все равно этот мотоцикл по уровню комфорта, если и не дотягивает до люкс-туреров типа Honda Gold Wing, то только до них: сиденье широкое, на нем проводишь целый день в пути без наступления чрезмерной усталости. Посадка поначалу казалась неудобной – из-за небольшого наклона вперед. Но привык... У пассажира сиденье даже мягче, чем у пилота. «Второй номер» сидит совершенно свободно, не опираясь на водителя, а если установлена спинка, то и не держась за него. Задние подножки опущены достаточно низко – с таким расчетом, чтобы колени пассажира располагались под прямым углом и посадка не утомляла. Ветровое стекло регулируется электроприводом в достаточно широком диапазоне – и по углу наклона, и по высоте. Для моего роста 185 см оно коротковато: в максимально поднятом положении поток воздуха с верхней кромки срывается на шлем пилота, так что на высокой скорости приходится опускать ветровик до уровня плеч. Но в дождь за ним сухо и комфортно, как на «Урале» с коляской (а он в этом отношении едва ли не эталон). Приборная панель читается легко, она выполнена в «классическом стиле» – с разнесенными приборами. В ней одна очень полезная функция – автоматически включается подсчет километража, пройденного на «резерве» бензина. Передняя «люстра» светит лучше, чем фары других «одноклассников». И еще: наконец-то Yamaha перестала экономить на лампочках: обе фары горят одновременно.



Тормоза от R1, облагороженные АБС, делают торможение прогнозируемым.



Кардан скрыт в заднем маятнике.



В три багажных кофра легко помещается все необходимое для недельной поездки двоих, не страдающих аскетизмом путешественников. Боковые кофры легко снимаются и превращаются в «ручную кладь» и мгновенно устанавливаются на место. (Вот что непонятно: во всем мире кофры туреров включаются в стандартную комплектацию мотоциклов, в России же они продаются отдельно, причем недешево.) В верхнем удобно хранить шлем и прочую нетяжелую мелочевку. Когда же он пристегнут к мотоциклу, то превращается в опору для спины пассажира.

Не рекомендую покупать оригинальный верхний кофр – его крепление не выдержит и месяца, если ездить по нашим разбитым дорогам: у верхнего кофра самая «длинная» амплитуда колебаний, а колебаний много. Вот крепление и разваливается на ходу. Надо отдать должное российским дилерам: площадки креплений кофра меняют молча, по гарантии.

Зимой предстоит кое-что установить из мелочей, а по весне – в путь.

Максим ЗИБРАК, фото Алексея СЕРЕБРЕННИКОВА

СЕРЫЙ ОСЛИК

HONDA TACT, скутер

В ОСНОВЕ ЕГО НЕ ПАДАЮЩЕЙ ПОПУЛЯРНОСТИ – ПОТРЯСАЮЩАЯ НАДЕЖНОСТЬ.

Казалось бы, ничем особенным он не выделяется из массы малых скутеров – «серый ослик». Но эта модель одна из самых авторитетных в своем классе. Проверенная временем конструкция, невероятная надежность, неприхотливость к качеству бензина и погодным условиям, да вдобавок «подъемная» цена – все это сделало ее невероятно популярной в России.

Идея приобретения легкого, маневренного и расходующего мало топлива транспортного средства для поездок в спортзал, на пляж и по другим жизненно необходимым делам витала в моей голове давно. Из района, где я имею счастье проживать, из-за огромных пробок и бездарно спроектированных транспортных артерий выехать на автомобиле совсем непросто.

А посему весной 2003 года я попросил знакомых на Дальнем Востоке купить и прислать скутер. Заказал: устойчивость и комфорт в движении, надежность конструкции, нетребовательность к качеству бензина, возможность перевозки двух седоков и некоторого количества багажа (волейбольный мяч, спортивную форму и пляжные принадлежности). Спустя месяц в моем гараже появился довольно свежий и без пробега по РФ скутер Honda Tact 97-го года выпуска. С доставкой до Москвы он обошелся мне в $700.

Теперь, когда два сезона позади, могу поделиться о нем впечатлениями.

Он необычайно комфортный в движении. Широкое, длинное и мягкое сиде-



нье дает возможность при желании ерзать по нему и менять посадку (во избежание затекания поясницы и плеч). Переключатели «поворотников» включаются-выключаются четко, не отвлекают от контроля за дорожной обстановкой. Поездка с пассажиром вполне возможна, правда, суммарный вес седоков не должен превышать 120 кг: при максимуме нагрузки приходится быть крайне осторожным при маневрировании – поведение мотороллера сильно меняется.

Энергоемкие подвески и высокопрофильная резина позволяют спокойно переносить отвратительное качество покрытия в правых рядах, где, как правило, полно ям и рытвин. Впрочем, это не избавляет от необходимости смотреть под колеса: небольшой дорожный просвет заставляет быть внимательным, а при езде по пересеченной местности – особенно.

Скорость при полностью «открытом» газе набирается плавно, уверенно, без рывков, вариатор работает идеально. Хороши и тормоза: если передавить задний, «задок» начинает таскать, но не сильно – чуть-чуть. И вообще, его поведение на дороге предсказуемо – чувствуется продуманность конструкции.

Да, Tact – не «зажигалка». От малыша с двигателем объемом 49 кубических сантиметров смешно ожидать спортбайковских разгонов, тем более, когда тот тащит на себе седока весом большим, чем его собственный: «сухой» вес скутера – 67 кг, а мой – 86 кг. А между тем по этому параметру (соотношение веса скутера и перевозимого груза) он даст фору любому транспортному средству, оснащенному ДВС: у кого еще этот коэффициент превышает единицу?

За два сезона ежедневной эксплуатации ничего не ремонтировал, только подкачивал колеса, контролировал состояние свечи и промывал воздушный фильтр. Масло для пропитки фильтра использовал синтетическое (то, что оставалось после замены масла в моем автомобиле).

Но одна неожиданность все же случилась.

После первого сезона эксплуатации мой Honda Tact зимовал в боксе теплого многоэтажного гаража. Неоштукатуренные бетонные перекрытия таких сооружений дают много цементной пыли, которая повсюду и в больших количествах. Она проникает в малейшие щели, в том числе в отверстия для забора воздуха и на саму поверхность воздушного фильтра. И если при наступлении весны воздушный фильтр и все то, что находится перед ним, не промыть, а выкатить скутер из гаража и сразу поехать (как сделал на свою голову автор этих строк), то произойдет беда. Всасывающийся двигателем воздушный поток сорвет со стенок впускного отверстия всю накопившуюся цементную пыль и закупорит фильтр – тот по плотности будет подобен подошве кирзача. Далее: переобогащенная (из-за недостатка воздуха) топливная смесь вместе с несгоревшим маслом забьет выпускную систему. Что, разумеется, «поставит на прикол» любимую игрушку... Воздушный фильтр мне пришлось заменить, а глушитель снять и промыть двумя литрами универсального растворителя. Спустя некоторое время выпускную трубу вернул на место – и отправился путешествовать.

Общие данные: сухая масса – **67 кг** ■ база – **1170 мм** ■ длина – **1665 мм** ■ максимальная скорость – не менее **50 км/ч** ■ объем бензобака – **6,0 л.** **Двигатель** – 1-цилиндровый, 2-тактный ■ рабочий объем – **49 см³** ■ мощность – **5,2 л. с.** ■ система газораспределения – лепестковый клапан ■ охлаждение – принудительное, воздушное ■ система питания – карбюраторная ■ система запуска – электростартер. **Ходовая часть:** рама – трубчатая, стальная ■ передняя подвеска – рычажного типа ■ задняя подвеска – блок двигатель–трансмиссия. **Тормоза:** передний и задний – барабанные. **Шины:** передняя и задняя – **3,00-10.**

ОТ РЕДАКЦИИ. Помимо рекомендаций автора, как чистить воздушный фильтр (если «по уму», то каждые 500 км) и глушитель, последуйте советам изготовителей скутера: меняйте свечи зажигания каждые 4–8 тыс. км, а проверяйте их состояние еще чаще – каждые 2 тыс. км. При замене используйте изделия фирмы NGK моделей BR4HSA, BR6HSA или BR8HSA. В редукторе заднего колеса следует ежегодно (или через 6000 км) менять масло – вместо отработавшего заливайте 0,09 л масла SAE 10W-30. Для системы раздельной смазки используйте только специальные масла (минеральные или полусинтетические) для 2-тактных двигателей. Особенность конструкции скутеров Honda Tact и Dio – маслонасос, управляемый тросом, связанным с ручкой газа. При правильной регулировке, если полностью выкрутить ручку газа, метки на корпусе насоса и управляющем рычаге должны совпасть.

Очистку поршня и головки цилиндра от нагара рекомендуется проводить через 3000 км или в случае, если мощность скутера заметно упала. Во время разборки оцените состояние деталей, зазор в замке каждого из колец (вставленного в цилиндр на высоту 10 мм от его верхнего края) – он не должен превышать 0,4 мм при норме 0,1–0,25 мм.

Подвески у скутера без гидравлики – об этом многие просто не догадываются. Узнаете – и одной головной болью при обслуживании станет меньше. Часто «закисает» трос привода заднего тормоза, так что один раз в сезон его стоит снять, чтобы отмочить в керосине, затем смазать моторным маслом. Если такая профилактика не помогла и трос в оплетке перемещается туго, придется его заменить. Можно подобрать трос и от другого скутера – был бы он подходящей длины. ⏮



Давид КОШКИН, Москва, фото Наталии ДОЛГОЙ

ЛЮБЛЮ ИЗ ПОСЛЕДНИХ СИЛ

YAMAHA YZF-R6, СПОРТБАЙК, 2002 г.в.

Малышом я садился на стул верхом, топал ногой по воображаемому кикстартеру и вопил на всю квартиру: «Дрыг-дык-дык-дык!». Спереди на спинку стула приклеивал пластилином круглую бумажку с нарисованной фарой, сзади – красный бумажный стопарь. В пионерские коротоштанные годы распевали «Взвейтесь кострами, си-и-иние ночи» и гоняли на великах. К переднему колесу, как каждый уважающий себя пацан, я приделал трещотку и крутил педали, воображая себя верхом на «Ковровце». А в хулиганском комсомольском возрасте всеми правдами и неправдами раздобыл настоящую «Яву-350». Да не один владел, а в складчину, на троих. Всласть накататься не вышло – забрили в армию. После дембеля первым делом побежал в гараж. И – сердце упало! – моей красавицы в нем не оказалось. Это было горе. Мои компаньоны не смогли объяснить, куда она подевалась. Или не захотели.

Грустил я недолго, всего 12 лет. А потом стал копить деньги на мотоцикл. Мама отрешенно вздохнула: «Люблю тебя из последних сил».

Я всегда думал, что та сверкающая хромом штуковина, которая называется «настоящий мотоцикл» – это непременно чоппер. Однажды, уже собрав целую кучу (по моим понятиям) денег, я заглянул в салон – поглазеть и прицениться. Оказалось, что моих сокровищ хватает только на подержанный спортбайк. И ни в коем случае даже на завалящий чоппер. Как же так! Ведь спортивные мотики не менее высокотехнологичные и сложные! Продавец доходчиво объяснил: чоппер дороже потому, что он весь такой блестящий и посадка на нем гордая, а сделан для того, чтоб «на людей посмотреть, себя показать». Больше, конечно, – чтоб показать. А «спорт»? Лег на него, выкрутил газ – ми-я-я-я-у! – и тебя нет. Не успеют полюбоваться-то прохожие… Подумал я, поразмыслил – и купил спортбайк. Черт с ними, с прохожими!

С тех пор много воды утекло, много мотиков поменял. Были и «четырехсотки», и «шестисотки», и даже прямолинейная, как линкор, колбасина Yamaha FZR-1000. Ездил на Honda CBR600 и радовался, втайне мечтая об R6. Теперь на ней и рассекаю – Yamaha YZF-R6 2002 года.

Офигенный мотоцикл! Достался мне в отменном состоянии, с пробегом 10 000 км. Хотя до конца не отдавал себе отчет в том, что именно покупаю, в голове засело только одно: «Хочу!» Прежний хозяин холил его и лелеял, мотоцикл даже «жил» у него в квартире. Купил ему целую гору тюнинговых примочек, правда, устанавливать их не стал: тюнинговать-то практически нечего – с этим зверем и так справиться бы. Приладил только карбоновый глушитель Yoshimura. Мощности он не добавляет, зато ревет как бешеный! И очень уж красив.

Вот это чудище! Вот это зверюга! Моя Yamaha – продукт «гонки вооружений» за снижение веса и увеличение мощности. Очень короткий, шустрый, легкий и маленький. Рулится и изменяет направление движения моментально. Даже на большой скорости уверенно входит в повороты, будто создан для них. Тормоза просто отличные: достаточно чуть нажать пальцем – и получаешь стоппи. Дорогу «держит» превосходно! Хотя на большой скорости, где-то за «200», порой заставляет понервничать. Да и защиты от ветра почти никакой.

Короткоходный, оборотистый двигатель подхватывает с 7–8 тыс. оборотов – это хорошо для трека, но плохо для города. На пониженных едет вяло, а на высоких сразу пуляет. Выходит, либо едешь быстро, либо не едешь вовсе. Почти у всех Yamaha одна и та же болезнь – невнятно втыкаются передачи. А у R6 коробка работает четко! Передаточные числа сближены и пребывают в некой «гармонии» с мощностью, поэтому можно постоянно ехать на подхвате.

О конструктивных особенностях уже много всего написано, многие знают их наизусть. «Японцы» – они и есть японцы: качественно, дорого, надежно.

Справедливо назвать R6 лидером в классе серийных спортбайков-«шестисоток». Это машина – с ярко выраженным спортивным темпераментом, и владелец должен быть ей под стать. Я отъездил на «эрке» сезон и понял, что она – моя приятная ошибка: в городе мотоциклу тесно, негде «проявить характер». А то многое, что заложили в этот аппарат конструкторы, можно полностью реализовать только на треке... Бывало, насмотришься в воскресенье вечером по TV, как гоняются парни на MotoGP, а в понедельник после работы выезжаешь, представляя себя каким-нибудь Росси – и «поливаешь» часа два. Сильно устаешь – бешеная скорость, бесконечные обгоны впритирку, ветер – все это выматывает. И посадка не по мне – спина сильно согнута и напряжена, большая нагрузка на запястья. Словно сидишь на хребте у динозавра.

Получишь дозу адреналина – а после неделю не подходишь к мотоциклу. Но мне чертовски приятно обладать такой ракетой. Я купился на его совершенство. Люблю его из последних сил, но пока продавать не собираюсь. ◄◄

Общие данные: сухая масса – **169 кг** ■ база – **1380 мм** ■ длина – **2075 мм** ■ максимальная скорость – **260 км/ч** ■ объем бензобака – **17 л.** **Двигатель** – 4-цилиндровый, 4-тактный, рядный ■ рабочий объем – **599 см³** ■ максимальная мощность – **120 л. с.** при **13 000 об/мин** ■ система газораспределения – **DOCH, 4** ■ охлаждение – жидкостное ■ система питания – карбюраторная. **Ходовая часть:** рама – диагональная из алюминиевого сплава ■ передняя подвеска – телескопическая ■ задняя подвеска – маятник с моноамортизатором. **Тормоза:** передний и задний – дисковые. **Шины:** передняя – **120/60-17** ■ задняя – **180/55-17.**



Александр ВОРОНЦОВ, фото из архива редакции



ПРЯМИКОМ С ТРЕКА

600-КУБОВЫЕ СПОРТБАЙКИ-2005

«Долина в две мили – редут недалече...
Услышав: – По коням, вперед! –
Долиною смерти, под шквалом картечи
Отважные скачут шестьсот...»

Альфред Теннисон
«Атака легкой кавалерии»

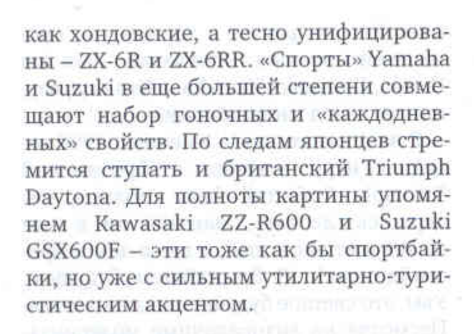
СОВМЕЩАТЬ ИЛИ РАЗДЕЛЯТЬ?

В этом определенно есть что-то общее: шесть сотен всадников, по приказу командира летящие в отчаянную атаку на пушки, и шесть сотен «кубов» так же страстно бросают вперед мотоцикл, иной раз столь же самоубийственно...

У этих спортбайков особая судьба. Именно они в Америке и Европе обеспечивают массовость «кольца» – шоссейно-кольцевых мотогонок. Состязания в этом классе пронизывают всю структуру мирового мотоспорта – от соревнований «дворового» уровня до чемпионата мира «Суперспорт».

Но вот беда: отдельные несознательные граждане никак не проникнутся серьезностью ситуации: они, невежды, хотят ездить на «шестисотках» не только по гоночным трассам! Что ставит перед конструкторами головоломную задачу: совмещать ли в одном байке достоинства гоночного снаряда и машины на каждый день или же разделять?

Специалистам Honda легче, чем коллегам-конкурентам: их концерн достаточно богат, чтобы потакать желаниям капризной публики. В модельной гамме фирмы два совершенно разных 600-кубовых спортбайка: «цивильный» CBR600F и «боевой» CBR600RR. Другие производители не могут себе позволить такой роскоши, вот и выкручиваются, как могут. Kawasaki тоже выпускает две машины, но они не настолько разнятся,



как хондовские, а тесно унифицированы – ZX-6R и ZX-6RR. «Спорты» Yamaha и Suzuki в еще большей степени совмещают набор гоночных и «каждодневных» свойств. По следам японцев стремится ступать и британский Triumph Daytona. Для полноты картины упомянем Kawasaki ZZ-R600 и Suzuki GSX600F – эти тоже как бы спортбайки, но уже с сильным утилитарно-туристическим акцентом.

ХРОНИКА ПИКИРУЮЩЕГО СПОРТБАЙКА

До недавних пор «шестисотки» считались «бюджетными» мотоциклами. С одной стороны, в них вроде бы все, как у «литровых», но с другой, они классом чуть ниже: попроще подвески, послабее тормоза, не столь изысканы моторы.



Honda CBR600RR в исполнении 2005 года сбросил 6 кг массы.

«Дурную традицию» решительно сломали в 2002 году инженеры Kawasaki – оснастили серийную «шестисотку» техническими «деликатесами»: передней телескопической вилкой перевернутого типа и тормозными скобами с радиальным креплением. Соперники взвыли! Особенное смятение воцарило в стане Honda: так сложилось, что именно тогда концерн представил публике свой CBR600RR, в котором таких «цацек»

Suzuki GSX-R600 – модель прошлогодняя, но нисколько не устаревшая.

спокойно не дают – и только что, прошедшей осенью, показали обновы Honda, Kawasaki, Yamaha... Кто подразумевается под многоточием?

С некоторых пор (а именно с 1999 года) в игру вступил и британский Triumph. Амбиций было столько, что держись: дескать, машина ни в чем не уступит японским, а кое в чем и превзойдет их!.. В ближайшем будущем. Увы, это светлое будущее откладывается. Несмотря на лихорадочные модернизации, англичане никак не догонят японцев. А в сезоне 2005 года их Daytona выступает в 650-кубовом формате. Что свидетельствует: на спортивные трассы птичка уже и не рвется.

А ведь для спортбайка проверка гонкой – момент истины. Одно дело – заявленные показатели, другое – беспристрастные данные протоколов. А давайте-ка заглянем в них. Вот итоги чемпионата



«Цивильная» Kawasaki ZX-6R Ninja заимствовала многие «цацки» у своей экстремальной «сестры» ZX-6RR.

не было! Как, впрочем, и у дебютировавшей осенью того же 2002 года новой Yamaha YZF-R6. Впрочем, создатели «эрки-шестерки» могли оправдаться тем, что их мотоцикл все-таки «на все случаи жизни», а не экстремальный, как новый CBR600RR.

Вы обратили внимание на то, что три японских концерна показывают новинки синхронно? А вот Suzuki «сдвинулась по фазе». И неспроста. Когда осенью 2003 года обновленный GSX-R600 увидел свет, его создатели смогли доказать, что избавились от прошлогодних ущербностей: установили и вилку-«перевертыш», и радиальные тормоза. По обе стороны Атлантического океана спецы мотоцикл протестировали и с восторгом признали его лучшим 600-кубовым спортбайком в мире! Чужие лавры спать



Когда-то создатели 600-кубового Triumph Daytona утверждали, что он может бороться на равных со всем японским «квартетом». Теперь же превозносят его национальную самобытность...



Yamaha YZF-R6 образца 2005 года.

мира Supersport-2004. Honda CBR600RR, которая «на бумаге» уступает соперникам по заявленной мощности двигателя да к тому же и ощутимо тяжелее, всех громит в пух и прах! Австралиец Карл Маггеридж из команды Ten Kate Honda выиграл семь гонок из десяти! Только гонщики на Yamaha R6 смогли составить ему мало-мальски серьезную конкуренцию. Спортсмены на Suzuki борются за места в конце первой десятки, а лучший показатель Kawasaki – 23-е место.

Вопросы есть?

ТЕХНО-СТРИПТИЗ

Хватит лирики – ближе к телу: снимем с наших красоток пластиковые облицовки и посмотрим, что дал сезон-2005.

СРАВНИТЕЛЬНАЯ ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА СОВРЕМЕННЫХ 600-КУБОВЫХ СПОРТБАЙКОВ

Модель	Honda CBR600RR	Kawasaki Ninja ZX-6R	Suzuki GSX-R600	Yamaha YZF-R6	Triumph Daytona 650
ОБЩИЕ ДАННЫЕ					
Модельный год	2005	2005	2004	2005	2005
Сухая масса, кг	163	н.д.	161	163	165
Длина, мм	2010	н.д.	2075	2045	2112
База, мм	1395	1390	1390	1385	1390
Высота по седлу, мм	820	н.д.	825	830	815
Вылет, мм	95	106	93	95	89,1
Наклон рулевой колонки, град.	24	25	24	24,5	24,6
Объем бензобака, л	18	17	17	17	18
ДВИГАТЕЛЬ					
Тип	4-цилиндровый, рядный, 4-тактный			4-цилиндровый, рядный, 4-тактный	
ГРМ	DOHC, 4 клапана на цилиндр			DOHC, 4 клапана на цилиндр	
Рабочий объем, см³	599	636	599	599	646
Размерность, мм	67/42,5	68/43,8	67/42,5	65,5/44,5	68/44,5
Степень сжатия	12,0	12,9	12,5	12,4	12,85
Макс. мощность, л.с. при об/мин	117/13000	н.д.	120/13000	120/13000	114/12500
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	66/11000	н.д.	69/10800	66,4/12000	68/11500
Система питания	впрыск топлива		впрыск топлива	впрыск топлива	
Охлаждение	жидкостное	жидкостное	жидкостное	жидкостное	жидкостное
Система запуска	электростартером		электростартером	электростартером	
ТРАНСМИССИЯ					
Сцепление	многодисковое, в масляной ванне			многодисковое, в масляной ванне	
Моторная передача	шестернями	шестернями	шестернями	шестернями	шестернями
Коробка передач	6-ступенчатая	6-ступенчатая	6-ступенчатая	6-ступенчатая	6-ступенчатая
Главная передача	цепью	цепью	цепью	цепью	цепью
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ					
Рама	диагональная, из алюминиевого сплава			диагональная, из алюминиевого сплава	
Передняя вилка	телескопическая, перевернутого типа	телескопическая, перевернутого типа	телескопическая, перевернутого типа	телескопическая, перевернутого типа	телескопическая
Диаметр несущих труб, мм	41	41	43	41	43
Ход колеса, мм	120	120	120	120	н.д.
Задняя подвеска	Unit Pro-Link, с моноамортизатором и прогрессивной характеристикой	Uni-Trak, маятниковая, с моноамортизатором и прогрессивной характеристикой	маятниковая, с моноамортизатором и прогрессивной характеристикой	маятниковая, с моноамортизатором и прогрессивной характеристикой	маятниковая, с моноамортизатором и прогрессивной характеристикой
Ход колеса, мм	130	130	130	120	н.д.
Передний тормоз	2x310-мм диска, 4-поршневые радиальные скобы	2x300-мм диска, 4-поршневые радиальные скобы	2x300-мм диска, 4-поршневые радиальные скобы	2x310-мм диска, 4-поршневые радиальные скобы	2x308-мм диска, 4-поршневые скобы
Задний тормоз	220-мм диск, 1-поршневая скоба	220-мм диск, 1-поршневая скоба	220-мм диск, 2-поршневая скоба	220-мм диск, 2-поршневая скоба	220-мм диск, 1-поршневая скоба
Передняя шина	120/70ZR17	120/65ZR17	120/70ZR17	120/70ZR17	120/70ZR17
Задняя шина	180/55ZR17	180/55ZR17	180/55ZR17	180/55ZR17	180/55ZR17



Вилка-«перевертыш», тормоза с радиальными скобами – «джентльменский набор» для Honda CBR600RR.

На компактной панели приборов Honda CBR600RR – центральный тахометр, жидкокристаллические указатели скорости, пробега, запаса топлива и температуры охлаждающей жидкости. Контрольные лампы – на светодиодах. Верхняя траверса украшена углепластиковой накладкой (заказное оснащение).

Каждая команда конструкторов решала собственные задачи. Инженеры Honda бились первым делом за снижение массы: 169 кг прежней версии – это просто неприлично! Иные современные «литры» полегче будут. В ходе «откачки жира» удалось снять целых 6 кг. За счет чего? Прежде всего, заново «обсчитали» раму, сделали ее стенки тоньше в тех местах, где это не скажется на прочности – долой 1,5 кг! Задний подрамник (он, как и рама, отлит из алюминиевого сплава) удалось облегчить на целых 668 г! (Обратите внимание: производитель указывает «лишний вес» с точностью до грамма, потому что каждый дается невероятными интеллектуальными усилиями!) Переработана конструкция маятника задней подвески Unit Pro-Link: если раньше узлы крепления амортизатора и регулировки натяжения цепи представляли собой отдельные детали, то теперь они отлиты как единое целое с маятником. Борьба за «похудание» коснулась и деталей силового агрегата: например, новые форсунки на 64 г легче старых. Смейтесь-смейтесь, но вот так, по граммам, и сбросили 6 кг.

Да и в остальном обновленная Honda – «ягодка опять». Все модные «цацки» при ней: и телескопическая вилка перевернутого типа, и тормоза с радиальными скобами, и упрятанный в хвостовик глушитель. Пик мощности (117 л.с.) остался прежним, а вот максимальный крутящий момент подрос с 63 до 66 Нм – это говорит о том, что мощность хоть ненамного, но выросла в диапазоне «рабочих» оборотов. Конструкторы концерна применили интересное техническое решение: ввели дополнительный диффузор во впускном тракте, ближе к впускному клапану. Он ускоряет поток топливно-воздушной смеси «на входе».

Из троицы модернизированных «японцев» самые большие перемены, пожалуй, у Kawasaki Ninja ZX-6R. Главное новшество в конструкции силового агрегата – переход на систему впрыска топлива с двумя форсунками на цилиндр (как у Honda CBR600RR). Дополнительные форсунки установлены за воздушным фильтром и включаются в работу на высоких оборотах, когда требуется обеспечить двигателю «рацион усиленного питания». Увеличено проходное сечение диффузоров, а поскольку в этих деталюшках места для такого разукрупнения, мягко говоря,



Система впрыска топлива Kawasaki ZX-6R – с двумя форсунками на цилиндр.

маловато, то диффузоры сделали… овальными. Еще одно техническое решение позаимствовали у Suzuki: «продырявили» отверстия в нижней части стенок цилиндров – это для уменьшения насосных потерь. Новые распредвалы – такие же, какие прежде предлагали лишь в специальном наборе для подготовки к гонкам. А в выпускную систему добавили мощностной клапан, улучшающий характеристики мотора на малых и средних оборотах. Новое сцепление – с «обратной пробуксовкой»: оно не позволяет колесу заблокироваться при резком сбросе газа.

Рама сохранила прежнюю конфигурацию, но расстояние между рулевой колонкой и осью качания маятника сокращено на 13 мм – причем только 7 мм ушло на уменьшение базы, а 6 мм – на удлинение маятника. Хотя сам маятник кажется очень внушительной отливкой, на самом деле он легче прежней конструкции. Интересно, что через него проходят и выпускные трубы – так их удалось подвести к скрытому в хвостовике глушителю. Передние тормозные диски – лепестковые, они лучше охлаждаются и очищаются. А скоба заднего тормоза смонтирована прямо на маятнике подвески, без промежуточных тяг.

На фоне этих драматических перемен обновление Yamaha YZF-R6 выглядит лишь легкой модернизацией. У мотоцикла появилась другая передняя вилка – перевернутого типа, радиальные тормозные скобы – ну, без этого нынче в «высшем свете» не покажешься. Измененный впускной тракт позволил поднять максимальную мощность до 120 л.с. при 13 000 об/мин. Впрочем, маркетологи концерна упорно продолжают давать два значения мощности – «по стандарту» и с учетом влияния системы инерционного наддува. Второй показатель заметно «красивее»: 126 л. с. Конкуренты по такой методике мощность не определяют – видимо, считают это бравадой.

На японском фоне британский Triumph Daytona выглядит бледно. Ни вилки-«перевертыша», ни радиальных тормозов… Из всех модных «наворотов» – лишь сцепление с «обратной пробуксовкой». Видать, от безысходности такой англичане и решили прибавить хотя бы рабочего объема. «Кубиками», как кашу маслом, мотор никогда не испортишь.

СЧИТАЯ Л.С. И ЦЕНТЫ…

Какой из новых спортбайков найдет больше поклонников? Не просчитаешь. Цифирь и нагромождение технических подробностей теряют всякое значение, если разговор заходит о такой простой штуке, как верность марке. И тогда эмоции нивелируют все технические аргументы. А каковы новинки «в бою»? «Бой» и покажет!



Сцепление Kawasaki ZX-6R – «с обратной пробуксовкой»; этот механизм предотвращает блокировку заднего колеса при резком сбросе газа.



Уникальная для серийных «шестисоток» особенность Kawasaki ZX-6R – лепестковые тормозные диски.



Маятник задней подвески Kawasaki ZX-6R – деталь сложная и многофункциональная; непосредственно к нему крепится скоба заднего тормоза, и через него же проходит выпускная труба.



Хвостовики современных «шестисоток» обрели единый дизайн: дуло глушителя, фонарь на светодиодах (Kawasaki ZX-6R).



Еще один «перебежчик» к «шестисоткам» из техники «литров» – мощностной клапан на Kawasaki ZX-6R.



Чтобы разместить внушительных размеров дроссели Kawasaki ZX-6R, пришлось их сделать овальными.





Александр ВОРОНЦОВ

ПРИРОЖДЕННЫЙ УБИЙЦА

ДИКАЯ «ТРОЙКА» ОТ KAWASAKI

Как и подобает преступнику-рецидивисту, байк сменил множество имен. В Японии его называли Kawasaki 500-SS, за ее пределами ходил под «кличками» H1 и Mach III, а на излете преступной жизни – KH500. А уж сколько он угробил народу – не счесть…

Всему виной его двуликий характер: прямо-таки доктор Джекил и мистер Хайд о двух колесах. Вы могли долго ездить на нем и восхищаться покладистым нравом, а потом случайно открыть газ на полную… И доходяга на 6000 об/мин превращался в взбесившегося скакуна! С таким не всякий мог совладать… Эти метафоры для красного словца. На самом деле, замечательный был мотоцикл.

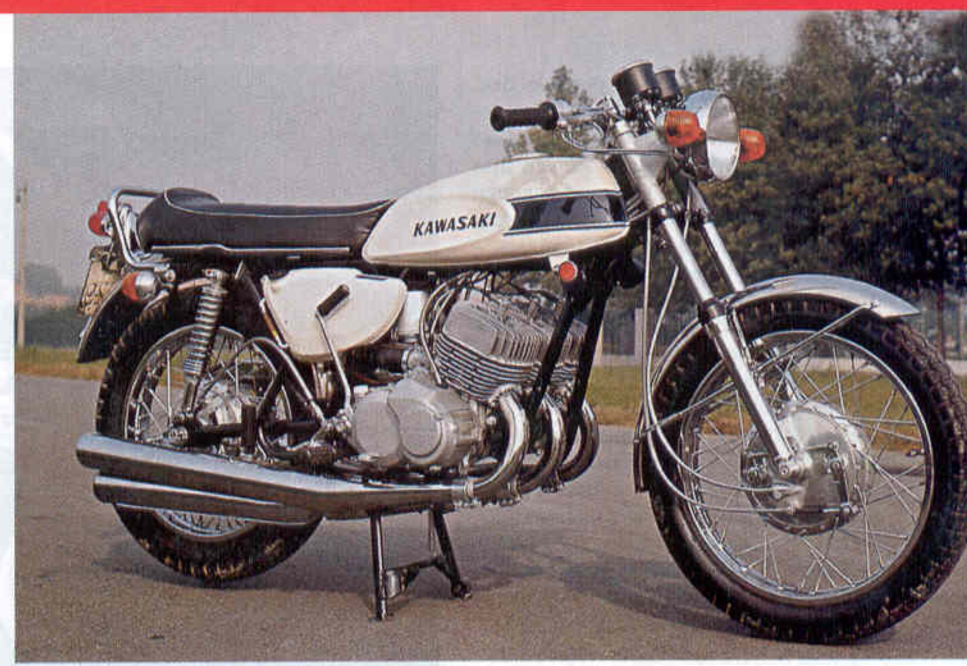
Его история началась в 60-х годах, когда в концерне Kawasaki (суда, локомотивы, самолеты и т. д.) всерьез озаботились тем, что его марка «не ложится на слух» обывателя. И тогда боссы компании решили сделать ее «звонкой» – пустили бренд в народ на мотоциклах.

Сразу после второй мировой войны отделение по производству авиадвигателей занялось выпуском мотоциклетных моторов, а потом и комплектных мотоциклов. Но, скажем честно, эти машины были «не ах»: заурядные «рабочие лошадки», отнюдь не блиставшие ни качеством, ни техническими параметрами.

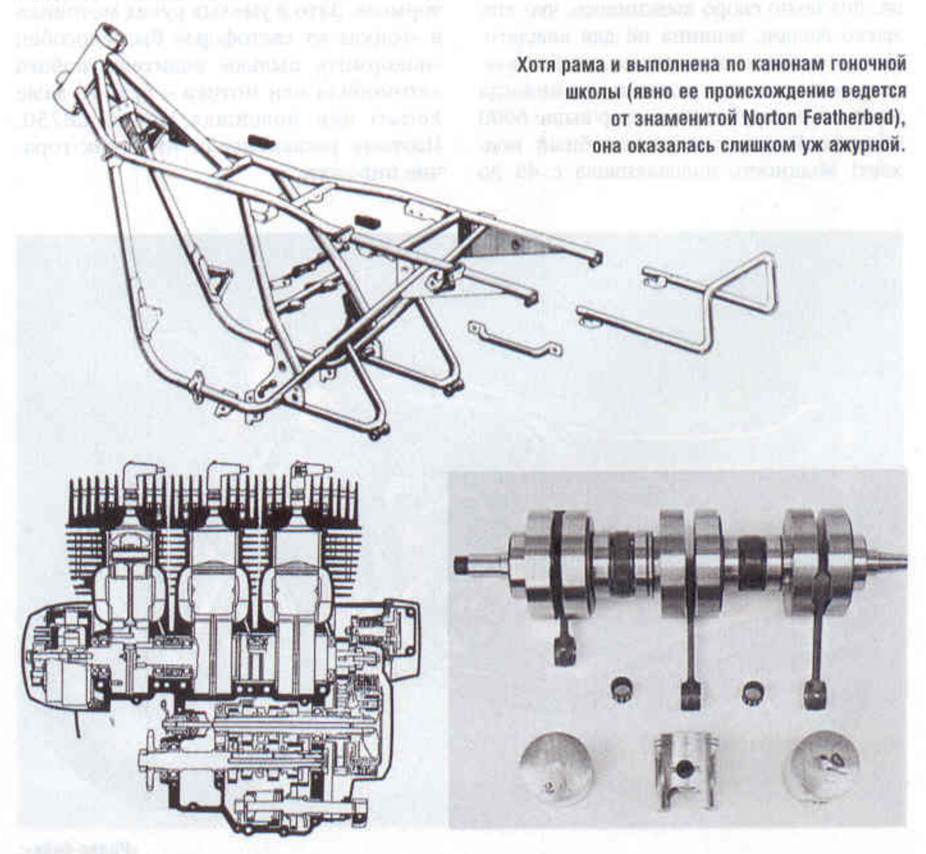
И начались реорганизации, пертурбации, лихорадки «вынь да положь»… А уж «вынули» на славу: инженеры концерна в середине 60-х разработали парочку мотоциклов средней кубатуры с 2-цилиндровыми 2-тактными моторами, с дисковыми золотниками на впуске: 250-кубовый Samurai и 350-кубовый Avenger («Мститель»). Лихие братцы: 31-сильный Samurai развивал скорость 165 км/ч, а 40-сильный Avenger – аж 175 км/ч. Неплохо для 60-х годов? Любую английскую «пятисотку» той поры они «рвали в клочья», да и машине более солидной кубатуры могли надрать задницу. И пошла молва…

Не только в Японии, мотоциклы встретили особенно восторженный прием в США. Нужно было развивать успех – в больших кубатурах. Ради этого концерн даже прикупил компанию Meguro, выпускавшую копию английского 650-кубового BSA образца 50-х. Увы, от «англояпонца» американцы с презрением отворотили физиономии. И тогда на чертежных досках появились первые эскизы 4-цилиндрового 4-тактного мотора… Опять облом! Шпионы донесли: мотоцикл такой же конфигурации вот-вот выпустит Honda. Это сейчас боссы сказали бы: «Ну и что?!» А тогда они были весьма озабочены сохранением едва-едва достигнутой уникальности. И созрело новое решение – создать 2-тактную 500-кубовую машину, не уступающую по динамике аппаратам большой кубатуры.

Вариантов было два: увеличивать рабочий объем 2-цилиндрового мотора или создать совершенно новый 3-цилиндровый. Выбрали второй. Хотя такая схема и заставила отказаться от дисковых золотников на впуске: негде было разместить карбюратор для среднего цилиндра. В целом устройство двигателя соответствовало уровню тогдашнего японского мотостроения: картер с горизонтальным разъемом, алюминиевые цилиндры с чугунными гильзами, 4-канальная продувка, система раздельной смазки. Революционным стало та-



Kawasaki H1, первая версия (1969 год). Если мотоциклу хотели польстить, его фотографировали справа: два глушителя смотрелись «богато».



Хотя рама и выполнена по канонам гоночной школы (явно ее происхождение ведется от знаменитой Norton Featherbed), она оказалась слишком уж ажурной.

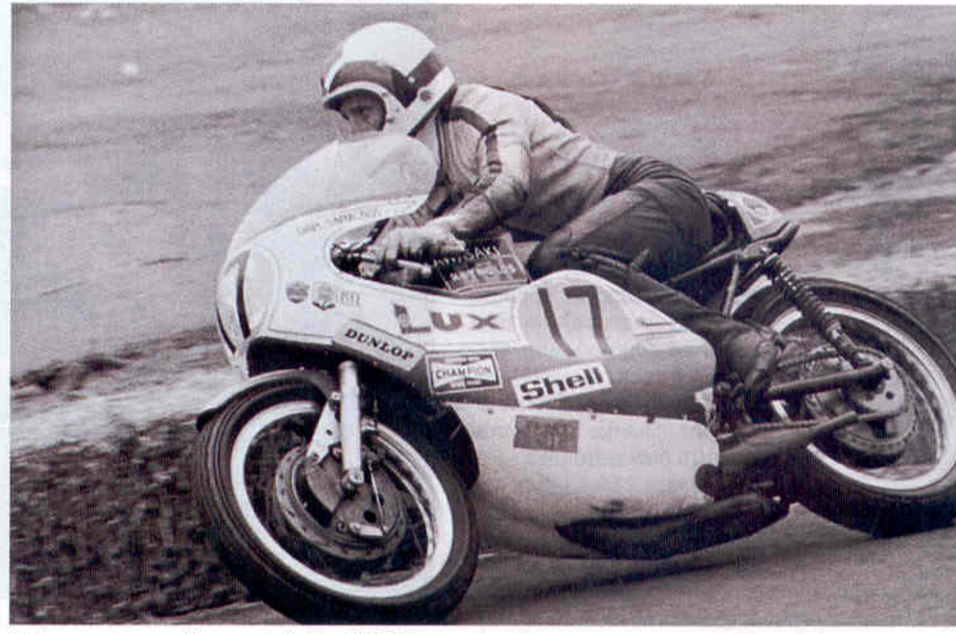
Три цилиндра в ряд – решение редкое. Составной коленвал вертел аж шесть маховиков.

кое новшество, как электронное бесконтактное зажигание – впервые для серийного дорожного мотоцикла! Оно обеспечивало безупречный запуск при любой температуре. Справедливости ради надо сказать, что поначалу ультрановинка надежностью не отличалась – настолько, что через несколько лет на мотоцикл начали устанавливать традиционную контактную систему. Но – всего на год: вскоре создали электронную систему второго поколения, избавленную от «детских болезней роста».

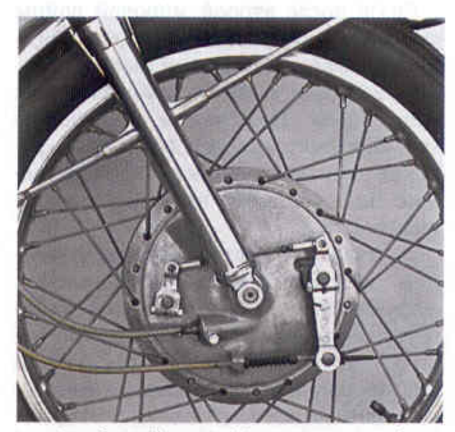
Рама мотоцикла – в лучших традициях гоночных машин той поры: трубчатая полностью дуплексная конструкция, с «перехлестом» у рулевой колонки. Увы, в погоне за снижением массы (вся машина весила 174 кг) конструкторы взяли слишком уж тонкостенные трубы, что не лучшим образом сказалось на жесткости ходовой части. Явно не соответствовал динамике машины и передний двухкулачковый барабанный тормоз.

Дебют супер-Kawasaki состоялся в сентябре 1968 года. Мотоцикл поражал динамикой 500-кубового мотора – его 60 л.с. разгоняли байк до скорости 190 км/ч, а «сотню» с места он набирал чуть больше чем за 4 секунды. Но поражал он не только динамикой, а и стройным обликом. Необычной, а потому привлекательной оказалась его несимметричность: два глушителя справа и один слева. Довольно скоро выяснилось, что это, мягко говоря, машина не для каждого. Нет, и «чайник» вполне мог с ней совладать, но только при условии, что никогда не будет раскручивать мотор выше 6000 об/мин. Выше следовал злобный подхват! Мощность подскакивала с 45 до 55 л. с. всего за 500 об/мин. Теперь представьте: перед входом в поворот вы благоразумно перешли на пониженную передачу, а в середине виража неосторожно преодолели предел «6000» – и машина взвилась на дыбы!

Народу на тех «Кавах» побилось немало. Кроме взрывного мотора, коварства добавляли ей и хлипкое шасси, и слабые тормоза. Зато в умелых руках мотоцикл в «гонках от светофора» был способен «накормить пылью» водителя любого автомобиля или мотика – будь то даже Ferrari или новейшая Honda CB750. Поэтому расхватывали их – как горячие пирожки.

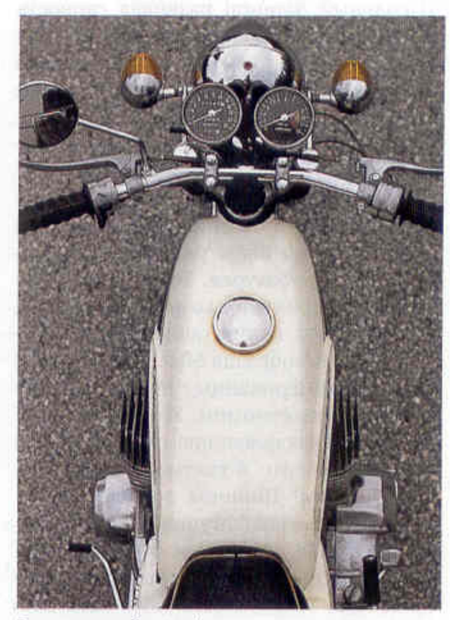


На трассе – гоночный вариант, Kawasaki H1R.


Барабанный передний тормоз явно слабоват для скоростных возможностей машины.



«Родео-байк»: 750-кубовый Kawasaki H2.


В целом стройную «фигуру» подпортили выступающие крышки генератора и масляного насоса.



Гидравлический демпфер руля (он сменил примитивный фрикционный в 1972 году) помогал обуздать неукротимый норов машины.



«Присмиревшая» финальная версия – Kawasaki KH500 (1976–1977 годы).

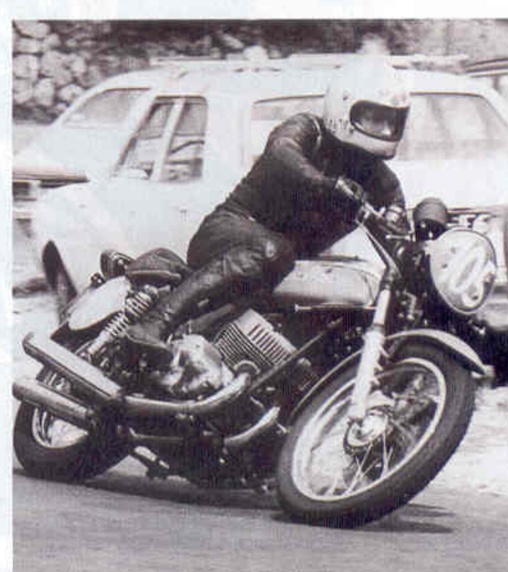
Естественно, сразу возник вопрос: а нельзя ли самый динамичный в мире дорожный мотоцикл превратить в гоночный? Такая модификация – под индексом H1R – родилась уже в 1970 году. Практически серийный двигатель удалось без труда форсировать до 75 л. с. И в том же сезоне новозеландец Джинджер Моллой занял второе место в чемпионате мира в классе 500 см³. Неплохо? И надо учесть, что опередил его лишь Джакомо Агостини – гонщик столь же выдающегося уровня, как ныне Валентино Росси.

Успешная машина, как водится, стала родоначальником целого семейства. Оно дебютировало в 1971 году: «генетическими» наследниками 500-кубового аппарата стали 250-кубовый S1 (32 л. с., 168 км/ч), 350-кубовый S2 (45 л. с., 178 км/ч) и «царь горы» – 750-кубовый H2 (74 л. с., 203 км/ч). Вы спросите, как же управлялись с 74-сильным зверем, если и 60-сильный был неукротимым? Да просто: его характеристика была куда более плавной (хотя и не слишком: не зря же американцы прозвали его «родео-байк»). Особой популярности он не снискал и из-за своего неуемного аппетита: 10–14 л на «сотню» для хорошо отрегулированного мотора…

По крайней мере, 750-кубовая версия обладала несомненным достоинством: хорошо останавливалась благодаря переднему дисковому тормозу (остряки утверждали – только для того, чтобы не пропустить очередную бензоколонку). Вскоре сей полезный узел прописался и на прочих «тройках». Параллельно конструкторы щепетильно, один за другим устраняли все огрехи машины: усилили раму, установили гидравлический рулевой демпфер, модернизировали зажигание, сгладили взрывной характер мотора. Увы, ничто не дается даром: мотоцикл присмирел и потяжелел. Согласитесь, 51 л. с. на 192 кг массы – совсем не то, что 60 л. с. на 174 кг, как в первом варианте. Нынче начинающим коллекционерам более опытные советуют: хотите выезжать на слеты, – покупайте поздний вариант, он надежнее и покладистее. Мечтаете заиметь истинную ценность, – ищите машину первых годов выпуска. Но, ради бога, если жизнь дорога, не ездите на ней!

ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА

Модель	Kawasaki 500 H1
Год дебюта	1968
Сухая масса, кг	174
База, мм	1400
Макс. скорость, км/ч	190
Двигатель	3-цилиндровый, рядный, 2-тактный
Рабочий объем, см³	498
Размерность, мм	60/58,8
Макс. мощность, л.с. при об/мин	60/7500
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	57/7000
Коробка передач	5-ступенчатая
Рама	дуплексная, стальная
Передняя вилка	телескопическая
Задняя подвеска	маятниковая
Тормоза	барабанные
Передняя шина	3,25-19
Задняя шина	4,00-18


Переделать в гоночную? Раз плюнуть!

Отходную тому поколению мощных двухтактных мотоциклов пропел топливный кризис середины 70-х годов. Полулитровая модификация и 750-кубовый собрат ушли со сцены. 250-кубовая «малышка» и 400-кубовая «Кава» дотянули до 1980-го. Но в памяти «повернутых» на мотоциклах осталась все же «пятисотка» – необузданный скакун, прирожденный убийца.

Фото из архива редакции и журнала Motociclismo d'Epoca

У деда был такой же

Евгений ПЕВЗНЕР, фото автора

Коллекционирование и реставрация старинной техники – всепоглощающая страсть. Старинщиков хлебом не корми – дай собирать-перебирать старые «железки» и воссоздавать из хлама нечто. А заговоришь с этими милыми людьми – все равно повернут на любимую тему… Но ведь ужас как интересно!



Пусть этот Harley-Davidson сейчас далеко не в том виде, в каком он сошел с конвейера, но реставратор сохранил главное – соответствие стилю своей эпохи.

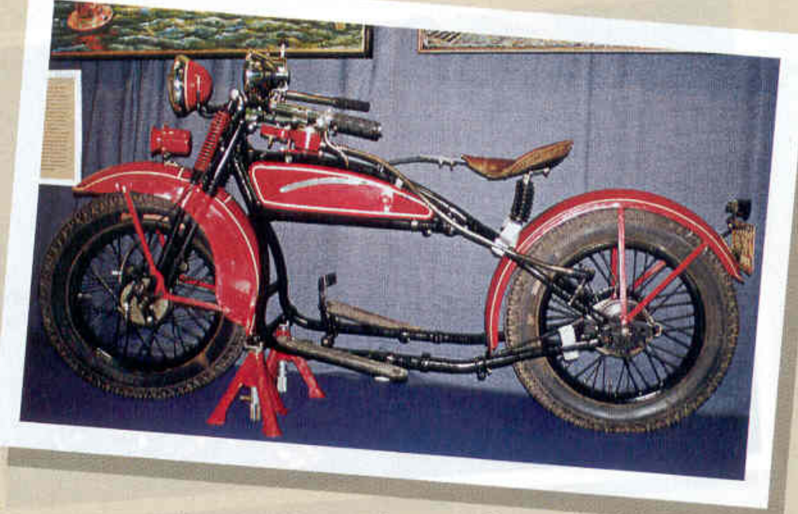
Представлю некоторых персонажей «антикварной» тусовки. Я встретил их на московском «Мотор-шоу» подле экспозиции «Олдтаймер-галерея Ильи Сорокина».

Александр Ростиславович Нестеров – представитель старшего поколения любителей ретро-техники. В свое время в московском клубе «Следопыты автомототостарины» (САМС) больше был известен его брат, Олег Ростиславович – заядлый автомобилист. Он сохранил довоенную «эмку» ГАЗ М-1, на которой, представьте себе, его привезли из роддома! И он же собрал фактически «с нуля» знаменитую «полуторку» – грузовик ГАЗ-АА.

– А я всегда больше интересовался мотоциклами, – рассказывал Александр Ростиславович. – Было у меня всякой техники изрядно – и Indian Big Chief, и Harley разной кубатуры… А как-то предложили приобрести любопытнейший мотоцикл – вот этот Henderson. Больно интересная машина – и согласился взять. Но всерьез ею заняться руки дошли только сейчас, когда стал пенсионером, а до тех пор все свободное время отдавал аквалангу … Ходовую часть приводил в порядок сам и красил тоже. Вроде получилось аккуратно, а сюда приехали, жена поглядела на всю ту красоту, что здесь выставлена, – давай обдирай, говорит, все свое малярное искусство да отдай кому-нибудь из этих ребят покрасить как следует – чтобы наш мотоцикл выглядел не хуже!

Шутки-шутками, а пришлось, так что пока мотоцикл экспонируется без двигателя. Разборка и дефектовка силового агрегата принесли владельцу сюрпризец: оказалось, ведущая шестерня первой передачи, работающая в постоянном зацеплении, сильно изношена. Мало того, что размер «питчевый» (т. е. дюймовый), так вдобавок к тому на одном валу с дефектной шестерней посажена еще и другая.





Этот Henderson и сейчас – красавец, даже без мотора. Будете спорить?

Александр Нестеров: «Многие молодые ребята подходят, задают вопросы... Приятно, что техника прошлого им более интересна, чем девчонки, что вон, напротив, танцуют на капоте. Значит, не зря мы сюда привезли мотоциклы.»



Уникальный узел – ленточный тормоз заднего колеса.

Она еще и «хитрая» – со спиральными зубьями, и тоже «питчевыми». Такую деталь нынче никто даже не возьмется сделать, а без нее – никак: коленвал двигателя в раме расположен продольно, а валы коробки передач – поперечные, поскольку привод заднего колеса цепной. Спиральная пара, выходит, и обеспечивает передачу крутящего момента под прямым углом. Вот такой перпендикуляр! Но не менять же из-за дефекта весь двигатель! Он же сказка, если кто понимает: рядная нижнеклапанная 1300-кубовая «четверка» с раздельными цилиндрами, причем каждый отлит вместе с головкой, а клапаны устанавливаются через специальные отверстия с резьбовыми пробками... Поговорил я тут с ребятами, – просветлел лицом Нестеров, – вроде бы берутся помочь – есть в их головах гениальный вариант.

Впрочем, и ходовая часть тоже интереснейшая «штучка». Чего стоит один только ленточный задний тормоз! А, каково! А то, что перья передней вилки проходят сквозь крыло? Это ж изящнейшее дизайнерское решение конца 20-х годов.

– Вообще-то, это полицейский мотоцикл, – объяснил владелец. – На нем спидометр с дополнительной стрелкой: при сбросе газа она фиксирует показатель предыдущей скорости. Понятно – зачем? Догнал коп лихача, проехал сколько-то у него «на хвосте», потом остановился – а на спидометре зафиксировано превышение скорости. И радар не нужен!

(Не оспаривая это утверждение владельца, заметим, что некоторые специалисты считают такой механизм стандартным оснащением американских спидометров того времени – прим. авт.).



Тарас Арбузов: «Считаю, что задача реставраторов – сформировать рынок раритетной техники.»

Дмитрий Лебедев: «То, что делают российские реставраторы, – это инвестиции в будущее, в котором многие найдут в ретротехнике и удовольствие, и, возможно, инженерное вдохновение. И уж точно – уважение к техническому прошлому.»

Два таких мотоцикла привезли в свое время работавшие в США инженеры. Позже одна из машин «уплыла» за границу, а вторая и, похоже, единственная в России – вот она, реставрируется понемногу. Глядишь, в скором времени мы увидим Henderson K 1928 года на ходу.

А вот другая история страсти – сравнительно недавно страдающего благородной «болезнью» реставратора. Тарас Арбузов мальчишкой ездил на велосипеде с моторчиком Д-6, на CZ, и ничто не предвещало больших «неприятностей», но лет шесть назад на глаза попалось объявление «Продам Harley-Davidson VL 1935 года».

– Он перевернул мою жизнь! Восстановление заняло около трех лет, старался все делать сам, разве что мехобработку заказывал на стороне. Постепенно раритеты захватили на-



Воссозданный 4-цилиндровый Zundapp K800.

столько, что занялся реставрацией профессионально. Уже полгода существует моя мастерская, сейчас в работе шесть мотоциклов. Надеюсь, половину из них сможем в готовом виде показать на следующей выставке, – рассказывает Тарас.

На подиумах по углам другого стенда «Мотор-шоу» – мастерской Дмитрия Лебедева – расставлены четыре мотоцикла, пятый – в центре. Наибольшее внимание посетителей привлекали, как ни странно, не довоенные аппараты, а скромная, но с большим вкусом восстановленная Pannonia.

Хозяин стенда делился с плохо скрываемой гордостью:

– Невзначай подслушал разговоры посетителей: «Такая же была у моего отца», «...и у деда», «...меня возили в такой коляске»... Это своего рода семейная ностальгия, – рассказал Дмитрий. – Pannonia помнит даже нынешнее поколение! Для коллекционера эта модель – вещь абсолютно некоммерческая. Но я себе сказал: такие мотоциклы должны жить дальше. Более того, их должно быть много! Не только чтобы ностальгировать. Думаю, для тех, в ком пока спит страсть к собирательству и реставрации, этот «малобюджетный» вариант – импульс, чтобы сделать шаг в мир антикварной техники. А для того, чтобы тема ретро-техники жила и не угасала, увлечение должно стать массовым.

Хобби Дмитрия Лебедева когда-то началось с мопеда и работы с чужими «железками». А потом удалось купить полностью комплектный, но... до болтика разобранный BMW R-66.

– Мы с товарищем его собрали за трое суток без сна и отдыха – просто для того, чтобы прокатиться – до того было интересно. – А сейчас в коллекции Лебедева почти 20 мотоциклов.

Единственный в зале советский мотоцикл – спортивный М-75М, его представлял питерский коллекционер Ярослав Конкин. Знаменитый это был аппарат! В 50-е годы на таких выступали ведущие гонщики страны. До наших дней дошел только мотор, все остальное воссоздано по образцу, хранящемуся в Политехническом музее, по фотографиям, сведениям из книг. «Однако я считаю, что эта работа вправе называться реставрацией, ведь двигатель – «родной», все детали – оригинальные или восстановленные, они с серийных мотоциклов, выпускавшихся на том же заводе», – объяснял Ярослав Конкин. Рассказал, что ретро-техникой интересовался с детства.



Ярослав Конкин: «Самое интересное – восстановить из хлама вещи, которые в современной жизни уже не существуют.»

В разное время, в разном возрасте они вступили в этот удивительный мир, и «импульсы», подтолкнувшие их сделать шаг сюда, тоже разные. Одно у них общее: ни заговорами, никаким «хирургическим вмешательством» их назад не увлечешь: нет притягательности мощнее, чем исследование человеческой мысли. Да никому и в голову не взбредет звать их в «нормальную» жизнь: на них держится этот мир.

Pannonia – не Бог весть какая редкость и древность, но интерес вызывает не меньший, чем уникальные экспонаты. Потому что это живая, еще не позабытая история.



Дмитрий ДОЛЬНИК, фото автора

ТРАЙК КАК РАЗРУШИТЕЛЬ ПСИХОЛОГИЧЕСКИХ КОМПЛЕКСОВ

МЕДИКО-ФИЛОСОФСКОЕ ЭССЕ БЕЗ ПРОЛОГА И ЭПИЛОГА

Тех, кто не любит трайки, можно пожалеть. Но не торопитесь прижимать к груди трайконенавистника и успокаивать: «Ничего-ничего, и тебя вылечат». Клиент этот коварен и изворотлив! Вроде бы притих уже борец за чистоту мотоциклетных рядов, перестал колотиться и брызгать слюной, даже согласился с вашими железными аргументами (типа «у тачки садовой тоже два колеса» и «двухколесные мотоциклы свое отжили, будущее за одноколесниками – спроси в любом цирке!»). Как бы не так! Отойдет на несколько метров, запрыгнет на свой мопед и с криком «Трайки – г…вно!» исчезнет в ночи. (Для пущего эффекта представим, что дело происходит ночью.)

Нет, серьезно, разве плохо, что мотоцикл прочно стоит (и даже время от времени передвигается) на трех ногах? Кому плохо? («Плохо утром – хорошо вчера!» – подсказывает, явно не к месту, внутренний перломет). В природе такое встречается сплошь и рядом. Э-э-э… Рояль, например. Или собака-инвалид… Ну что? Нечем крыть против собачки? Или наравне с трайками вы ненавидите собак и все живое оптом? Тогда вы, батенька, этот… (Так-с, где мой словарь? Кто-нибудь видел мой словарь?) Короче, вам к другому доктору…

А жесткая задняя подвеска? Слепому видно: миф о ее никуданегодности запущен производителями амортизаторов. Мировой заговор налицо! Масоны – сопливые дети в сравнении с этими алчными типами. Американцы, уж на что народ изнеженный, а вона как рассекают на чопперах-«хардтейлах». И хоть бы хны им. (Дороги, скажете, там не чета нашим? Тоже миф! Притом миф вред-

Передний тормозной барабан несет не только декоративные функции. Внутри него находится гироскоп, который не дает аппарату опрокинуться. Изящная решетка поверх выпускной системы – «Антиляжкосжигатель», запатентованный, к сожалению, пока только в Гренландии.

ный, глубоко непатриотичный. Этак вы договоритесь до того, что зарплаты у них выше…) А ведь речь идет о мотоциклах-одиночках. У трайка же, будь он хоть трижды жесткозадым, под седлом колеса нет, и при прыткой езде неровности дорожного покрытия весело подбрасывают в воздух то левое, то правое заднее колеса, благодаря чему ваше седалище счастливо избегает болезненных «пробоев». Нет, грех на душу брать не будем – вибрация есть. «Но разве это вибрация?», как сказал бы дорожный рабочий с отбойным молотком или контролер ОТК на фаллоимитаторном заводе.

А если у вас к тому же сидячая работа, пользу от такого тренажа трудно переоценить: профилактика сами знаете чего.

Видите, какая полезная штука трайк с жесткой задней подвеской! Даже удивительно, что они в наши дни встречаются все реже. А ведь в годах 50–60-х, пожалуй, добрая половина трайков, построенных на базе мотоциклов («VW-трайки» с кормой от «Жука» и переделанные грузовые трициклы в счет не берем), не имела мягкой подвески заднего моста. А что теперь? Днем, как говорится, с огнем… Встречаются, конечно, энтузиасты. Для таких варит свои «жесткие» рамы голландская компания VG (распространяются в том числе и через известный каталог Zodiac). Можно еще вспомнить англичан из конторы с постным названием Euro Custom, которые строят по заказу трайки-«хардтейлы» из Yamaha и Kawasaki. Ну и, конечно же, во всем мире отдельными деклассированными и не очень элементами строятся «жесткие» рэт-трайки. Какая такая задняя подвеска! По-



Впервые этот оригинальный способ защиты топливного бака был испытан на реке Ипр.



И не дай вам Бог удариться об эту трубу своим самым сокровенным! Во избежание подобного рода травм тормоза сделаны вялыми и малоэффективными.

ка ты будешь с ней возиться, жизнь пронесется мимо на золотом паровозе!

Компания SPOC из Города Томминокеров, прославившаяся в свое время телефонами для спиритических сеансов и самонастраивающимися гитарами, построила Dreiknachosten в знак протеста. Объект, против которого направлен протест, не выбран до сих пор. Тем серьезнее положение. Ведь им (объектом) в любой момент может стать каждый из нас.

Особенности конструкции видны на снимках. Основные элементы: мотор от «Днепра-11», изготовленная специалистами Ducati за две бутылки водки рама типа «птичья клетка для птеродактиля» и «жигулевский» задний мост. Кстати, при первой пробной поездке оказалось, что трайк охотно ездит задом (не буквально, конечно, задним ходом), но совершенно не испытывает энтузиазма при езде вперед – кардан у оппозита, видите ли, вращается в ином направлении, нежели у «Жигулей». Странно и даже где-то подозрительно. Пришлось перевернуть на 180 градусов редуктор моста. Ну и что! В 1927 году аналогичный казус произошел при торжественном сходе со стапеля первого Volvo – и каков автомобиль теперь?



В знак протеста против протеста, заявленного своим трайком, скромные кудесники из SPOC изваяли на базе ветерана Kawasaki ZX550 (он же GPz550) этот стритфайтероподобный UNBruder.

И еще одно пересечение с автомобильной историей. Как известно, водителям легендарного Ford T предписывалось преодолевать крутые подъемы задним ходом, так как бак находился в корме, и топливо из него поступало самотеком. Проверено: смысл в этом добром совете был – не брешет история.

А вот сиденье с набивкой из волос девственниц получилось жестковатым. Сказался дефицит сырья. (Попробуй найди сегодня такую! А найдешь – так окажется старая и лысеющая особь. Не те уже моральные устои в обществе, ой не те…)

Зеркала – плохая примета. Передний тормоз запрещен к использованию на трайках Адисабебской конвенцией орнитологов-вуду 1947 года. Демонов можно отпугивать при помощи специального антидемонического клаксона.

Ничего не забыли? Государственный номер? Как же, имеется. Надежно упрятан в подсумке, закрепленном на вилке. Остановит, предположим, блюститель порядка на дорогах и вкрадчиво так поинтересуется: мол, не забыли ли вы про номерок? А вы ему: «Отнюдь, херр лёйтнант! Милости просим взглянуть!» И на свет божий появляется жестянка эпохи застоя, с белыми цифрами-буквами на черном фоне, притом наверняка собственноручно изготовленная прежним владельцем мотоцикла-донора – графом Толстым. Здесь, дабы вы не усомнились в здравости моего рассудка (рассудка?), необходимо пояснение. Некоторые пытливые умы склоняются к версии, что в 1910 году умер не Лев Николаевич, а его двойник. Сам же писатель жил еще долго и счастливо в небольшой деревеньке под Слуцком и погиб только в конце 60-х. Обстоятельства гибели очень напоминали трагический инцидент, произошедший с Айседорой Дункан. С одной лишь разницей – на колесо намотался не шарф, а борода. Жуть какая-то, даже не верится…

Намек поняли? Если да, то это странно – я ни на что не намекал. Позвольте на этом закруглиться. Похоже, за мной пришли…



SPOC пробует себя и в автомобильном тюнинге. Одна из последних разработок компании – антикрыло из натуральной березы. Имеет прекрасные аэродинамические характеристики, но, увы, подвержено набегам жука-короеда.

От редакции. В пылу философствования (или горячки?) автор позабыл упомянуть, что он же и один из авторов этого трайка. Теперь все понятно?

Дивный вид на Кордильеры. Для этой фотосессии Dreiknachosten пришлось переправить в Колумбию. Что оказалось не очень трудно – контейнеры плывут туда из Европы порожняком. Выбраться обратно оказалось сложнее – трафик.

Борис ДАХНОВСКИЙ, фото Наталии ДОЛГОЙ

СОХРАНИВ ЛИЦО И ДУХ

ТАКИМИ МОГЛИ БЫ БЫТЬ ЧЕШСКИЕ МОТОЦИКЛЫ

«…Да говорю же тебе: никакая это не старая – новая модель! Я ее видел в каком-то журнале!» – почти кричал паренек друзьям, столпившимся у красной Jawa на слете мотоциклистов в Малоярославце. «Да нет же, – не уступал ему другой, – присмотрись – самый настоящий самопал!»

Хозяин аппарата, Александр Монахов из Ялты, примирил парней. Да, когда-то это была обычная Jawa-638. Монахов ее осовременил. Внешне это по-прежнему Jawa, однако же по части технической… В ней узлы и детали от разгромленных Yamaha FZR400 и Kawasaki KR250.

Как ни хороша передняя вилка Jawa-638, нынешние японские несравненно лучше. Они жестче на скручивание, да и гидравлика совершеннее. Та, что была на Kawasaki, прекрасно сохранилась и подошла к Jawa по всем размерам. Вместе с вилкой пришли переднее колесо и почти весь тормозной механизм. «Почти» потому, что тормозные диски оказались покоробленными, и их пришлось делать заново. А вот переднее крыло от Yamaha лучше гармонирует с обликом Jawa.

После замены вилки оставлять нетронутой заднюю подвеску было просто неприлично: слабый маятник сводил на нет все преимущества передка. Сюда с минимальными доработками встал маятник Yamaha вместе с моноамортизатором. Для крепления амортизатора пришлось немного переделать раму возле воздушного фильтра. Чтобы втиснуть маятник в посадочное место рамы, сделал его чуть уже. После этого штатные японские подшипники на своих местах уже не помещались, прекрасно подошли игольчатые подшипники от шкворней «Волги». Заднее колесо, как и переднее, – от Kawasaki вместе с тормозным механизмом. После замены подвески мотоцикл стал намного лучше «держать» дорогу, увереннее проходить повороты, да и комфорта прибавилось. Дисковые тормоза даже не хочется сравнивать со штатными барабанными.



Цепь у Jawa, в отличие от Kawasaki и Yamaha, расположена справа. Поэтому колесо Александр перевернул, а для тормозного суппорта приварил новые кронштейны. Цепь на чешских мотоциклах слишком слабая и недолговечная, такую сейчас и на 125-кубовых аппаратах не встретишь. Ее заменила более мощная, с шагом 15,875 мм (как у «Ижа»), в комплекте с самодельными звездочками.

Но все это мелочи по сравнению с тем, что Александр сотворил с двигателем.

В первую очередь соорудил систему жидкостного охлаждения. Чтобы его организовать, Александр удалил у цилиндров ребра, кроме нижнего и верхнего, обернул оставшиеся листом дюраля толщиной полтора миллиметра и проварил аргоновой сваркой. У головок срезал вертикальные ребра. Основания накрыл сверху крышками, сваренными из листового дюраля. Между ними – там, где расположены шпильки крепления, приварил дистанционные втулки. А затем обварил стык этих «бутербродов». Чтобы охлаждающая жидкость циркулировала между цилиндрами и головками, в разъеме между ними проделал по два отверстия диаметром 15 мм. В них вставил втулки и уплотнил стык резиновыми шайбами.

Очень заманчиво было установить помпу от Kawasaki, но ее корпус устроен так, что приспособить к Jawa оказалось невозможно. Подошел насос от… стиральной машины. А уже в него установил надежные подшипники и сальники от японского узла. На левой крышке двигателя Александр наплавил аргоновой сваркой площадку для помпы, а чтобы ее вал был расположен соосно коленвалу, на координатно-расточном станке выставил картер по оси отверстий под коренные подшипники, прикрутил крышку и расточил в ней отверстие для насоса. Лопатка вала помпы входит в паз на специально изготовленной гайке, крепящей звездочку моторной передачи.

Радиатор, термостат, датчики температуры и включения вентилятора подошли от Yamaha. Заливная горловина системы охлаждения на «японце» установлена отдельно и соединена с системой шлангом. На Jawa скомпоновать такую конструкцию сложно, да и пользоваться ей было бы несподручно, поэтому Александр приделал горловину к радиатору. Вентилятор взял от печки какого-то французского автомобиля.

Современный 2-тактный мотоцикл должен быть оборудован раздельной смазкой – отдай и не греши. Тут как нельзя лучше подошел масляный насос от Kawasaki – он тоже рассчитан на работу с двумя цилиндрами. Чтобы установить его на правую крышку, проделал те же работы, что и при установке помпы. Правая крышка, в отличие от левой, крепится к картеру без направляющих втулок. Случись, понадобится снять ее для обслуживания генератора или замены ведущей звездочки, после установки на место соосность валов насоса и коленвала могла бы нарушиться. Чтобы насос не сломался от случайного перекоса, врезал направляющие и для этой крышки.

Баком для масла стал левый бардачок: нарастил его внутренний карман до верха и герметично обварил. Внутрь установил поплавок, который при снижении уровня масла зажигает лампочку на панели приборов. Врезал и смотровое окошко – на всякий случай. Масло, перед тем как попасть в насос, фильтруется через сетчатый, бывший когда-то бензиновым, фильтр.

Когда занимался цилиндрами, решил заодно немного «взбодрить» мотор. Расширил выпускные окна до 40 мм (больше нельзя – кольца могут сломаться) и поднял их верхнюю кромку



В корпусах от приборов ВАЗ-2106 установлены приборы от автомобиля Mitsubishi. В них встроен и велокомпьютер. Панель, на которой расположились контрольные лампы, самодельная. Но, согласитесь, выглядит вполне фирменно.



Чтобы облагородить неказистые вазовские корпуса приборов, Александр обернул их листом от фотоглянцевателя, а снизу закрыл хромированными крышками. Фара – от дорожного CZ. Автомобильные звуковые сигналы отполированы. Указатели поворотов – от «Иж-ПС». Все выдержано в духе «классиков».

Общие данные: сухая масса и габариты – те же, что и у Jawa-638 ■ скорость – свыше **150 км/ч***. **Двигатель** – Jawa-638 с самодельным жидкостным охлаждением и раздельной смазкой от Kawasaki KR250 ■ рабочий объем – **343,5 см³** ■ диаметр × ход – **58х65 мм** ■ мощность – ощутимо прибавилась* ■ карбюраторы – Mikuni CCRP от Kawasaki KR250 ■ бензокран – с вакуумным приводом ■ воздушный фильтр – корпус Jawa доработан для установки фильтрующего элемента от Volkswagen. **Трансмиссия:** КПП, механизм сцепления Jawa ■ главная передача – цепь с шагом **15,87 мм** (как у «Ижа») и самодельными звездочками. **Ходовая часть:** рама – Jawa-638, доработанная в месте крепления заднего амортизатора ■ передняя подвеска – Kawasaki KR250 ■ задняя подвеска – маятник и моноамортизатор Yamaha FZR400. **Тормоза:** передний – гидравлический Kawasaki KR250 с самодельными тормозными дисками ■ задний – Kawasaki KR250. **Шины:** передняя – **90/90-16"** ■ задняя – **110/90-18"**. **Электрооборудование:** генератор – **180 Вт** ■ фара – CZ ■ зажигание – датчик Холла, коммутатор от ВАЗ-2108 и двухискровая катушка от «Волги» ■ левый блок переключателей от Yamaha FZR400 ■ правый блок переключателей и указатели поворотов от «Иж-ПС», рукоятки и зеркала заказаны по каталогам.

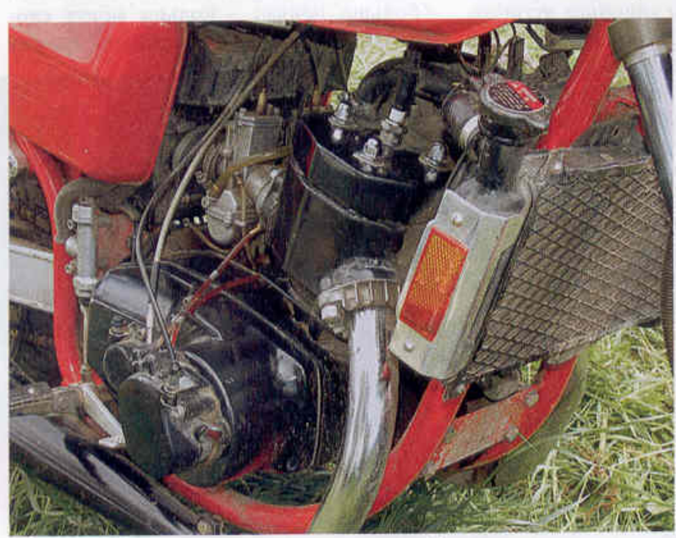
*Сведения предоставлены владельцем мотоцикла.

на 4,5 мм. Немного увеличил и впускные окна. Продувочные приподнял на 2,5 мм. В продувочных окнах поршней срезал нижние перемычки. Чтобы мотор после этих переделок хорошо работал на низких оборотах, нужны лепестковые клапаны. Александру по случаю достался огромный восьмилепестковый клапан от японской кроссовой «пятисотки». Он распилил его пополам – получились две детали, подходящего для Jawa размера. Чтобы они работали в полную силу, выпилил со стороны впуска окна в поршнях.

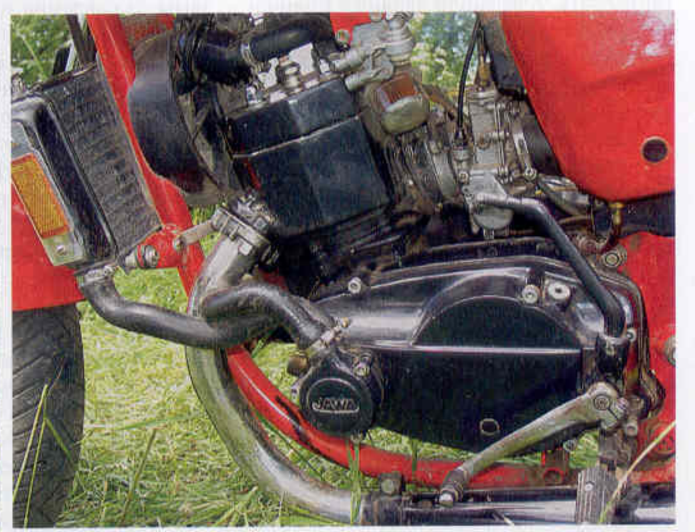
Установил пару карбюраторов от Kawasaki KR250, лишь немного подкорректировав пропускные сечения жиклеров. Привод обогатителей обоих карбюраторов вывел на панель приборов. У штатной коробки воздушного фильтра срезал верх и подогнал под размеры фильтрующего элемента от автомобиля Volkswagen.

Как подступиться к расчету и изготовлению глушителей? Выручил случай. Зашел в мотомагазин и не поверил глазам: на прилавке лежали тюнинговые глушители специально для Jawa. Их и установил на аккуратных кронштейнах от какой-то Honda.

Привод сцепления – гидравлический, рабочий цилиндр смастерил из «ижевского» суппорта переднего тормоза. Лишнее спилил, приварил проушины. В качестве главного цилиндра использовал тормозную машинку от кроссового



Карбюраторы (доработанные) и насос раздельной смазки – от Kawasaki KR250. Рабочим цилиндром сцепления стал цилиндр от суппорта гидравлического тормоза «Ижа». Главный цилиндр заднего тормоза – от Kawasaki.



На левой крышке двигателя расположена помпа системы охлаждения. Рычаг переключения передач, служащий у чешских мотоциклов «по совместительству» кикстартером, заменен стандартным набором из двух рычагов от кроссового CZ. Вакуумный краник установлен на кронштейне, приваренном к раме.


«Машинка» сцепления – бывшая тормозная.


На левой крышке бардачка видны заливная горловина и смотровое окошко.

мотоцикла. Срезал кронштейн крепления, развернул его на 180 градусов и приварил. Рычаг сцепления теперь очень мягкий, и, главное, нет требующего обслуживания троса.

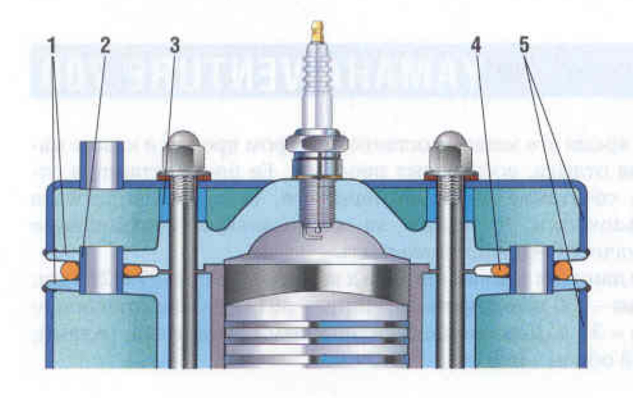
При переделке бензобака старался сохранить его внешний вид. Вакуумный краник «поселился» на кронштейне, приваренном внизу бака. То, что в нем нет режима «резерв», – не беда: на панели приборов есть указатель уровня топлива. А в днище бака установил поплавковый уровнемер. Снаружи заметишь лишь одно «неявское» – установленную заподлицо хромированную крышку бака от «японца».

И «под занавес» работ самодельщик заменил единственную деталь, которая совсем не нравилась в чешском мотоцикле – рычаг переключения передач, служащий еще и кикстартером. Необычное «совместительство», но не слишком удобное при езде. Теперь силовой агрегат оснащен стандартным набором из двух рычагов. Валы, на которых они сидят, самодельные.

Штатный спидометр Jawa «любит приврать», а механическому приводу штатного тахометра, когда установил помпу, места не нашлось. Вместо них в корпусах от приборов ВАЗ-2106 установил приборы от автомобиля Mitsubishi. Автомобильный спидометр забраковал – его привод с иным, отличающимся от мотоциклетного передаточным отношением, а указывает скорость велокомпьютер, установленный рядом с указателями температуры и уровня топлива. Его показания гораздо точнее. Электронный тахометр дает правильные показания потому, что работает с переделанной системой зажигания. Она состоит из датчика Холла, коммутатора от ВАЗ-2108 и двухискровой катушки зажигания от «Волги». Искра проскакивает с той же частотой, что и в 4-цилиндровом 4-тактном автомобильном двигателе. Чтобы облагородить неказистые вазовские корпуса приборов, самодельщик обернул их листом от фотоглянцевателя, а снизу закрыл хромированными крышками.

Александру удалось сохранить особенность внешности Jawa. Если что и менял, то придерживался канонов дизайна чехословацкой техники. Фару взял от дорожного CZ последних модификаций. Руль закрепил на «ижевских» кронштейнах. Автомобильные сигналы отполировал. Указатели поворотов от – «Иж-ПС». Все круглое и блестящее.

...Многие гости мотослета в Малоярославце, приехавшие издалека, лишь появившись здесь, сразу начинали готовить мотоциклы в обратный путь: подтягивали крепеж, меняли прогоревшие в дороге поршни... Jawa ялтинца Александра Монахова прошла более 1500 километров без неисправностей. Единственное, что нужно было сделать перед дорогой домой, – смахнуть дорожную пыль.



Конструкция рубашек водяного охлаждения силового агрегата:
1 – оставшиеся ребра;
2 – втулки водяных каналов между головками и цилиндрами;
3 – дистанционные втулки;
4 – резиновые уплотнительные кольца;
5 – приваренная наружная оболочка.

НА ДЕТСКОЙ ПЛОЩАДКЕ

Кто станет спорить с тем, что динозавр раптор и медведь гризли – животные очень крупного калибра?! Но ведь когда-то и они были малышами... Взяв на вооружение эту нехитрую мысль, специалисты Yamaha разработали целую «линейку» детских мотовездеходов, позаимствовавших имена и внешность у полноразмерных «собратьев». Недавно увидели свет спортивные Raptor 50 и Raptor 80, утилитарный Grizzly 125. А только что на «детской площадке» появился еще один новенький – мини-трудяжка Grizzly 80. Он невелик (длина 1550 мм, масса 118 кг), но оснащена


Фото Yamaha

малышка по-боевому: электростартер, 4-тактный двигатель, привод на задние колеса – валом! И аж два багажника – спереди и сзади: авось дитятко, катаясь, что-нибудь полезное да привезет...

В ATV-шной программе концерна на 2005 год еще одна новинка. Утилитарный вездеход Bruin, который доселе выпускался только с 350-кубовым мотором, обзавелся удешевленной 250-кубовой модификацией. Если для «старших» моделей можно заказать и вариатор, и полный привод, то оснащение «младшенького» «по-бюджетному» просто: привод только на два колеса, только 5-ступенчатая «механика».

САНТЫ ИДУТ НА РЕКОРД

Английских байкеров в канун Рождества приглашают собраться на трассе «Сильверстоун» в костюмах... Санта-Клаусов, чтобы установить рекорд грандиозного скопления Дедов Морозов (пока рекорд у португальцев – 5443 чел.). Плата за участие – 20 фунтов, собранные деньги пойдут в фонд помощи детям, больным раком. Если рекорд состоится, так англичане отомстят португальцам за проигрыш в финале Кубка Европы по футболу.



МОРЕ ДРАЙВА КРУГЛЫЙ ГОД

СНЕГОХОДЫ И МОТОЦИКЛЫ ОТ КОМПАНИИ «ВУЛКАН-МОТОРС»

«Вулкан-Моторс» – компания на нашем рынке довольно молодая, но преуспевающая. Об успешности фирмы в известной мере свидетельствует ассортимент товаров, а в его перечень в «Вулкан-Моторс» входит широчайшая гамма мототехники Yamaha и Kawasaki, а также китайские скутеры Giantco. В салонах клиентам компании предложат самые выгодные условия покупок. То, что вы выбрали, получите тут же. Если же хотите купить что-то особенное и редкое и готовы подождать, закажите аппарат, а ваше терпение будет вознаграждено скидкой.

База технического сервиса оснащена по самым строгим требованиям концернов, чьи торговые интересы представляет дилер «Вулкан-Моторс». Механики регулярно обучаются по заводским программам, дабы обслуживать современную технику на высшем уровне. К зиме в салоне подготовились весьма основательно: запаслись и снегоходами-бестселлерами, и новинками. Не забыли и про мотоциклы – снег растает скорее, чем все думают, а пока он лежит, действуют сезонные скидки. Итак, встречайте!

YAMAHA RX MOUNTAIN

Этот снегоход специально спроектирован для покорителей гор и любителей полазить по оврагам и заснеженным карьерам. Потрясающую устойчивость к опрокидыванию машине обеспечивает максимально смещенный вперед центр тяжести. Конструкция подвески снегохода приспособлена для движения по рыхлому снегу. Двигатель Genesis Extreme – визитная карточка семейства RX.
Общие данные: длина х ширина х высота – 3206x1115x1204 мм; база лыж – 980 мм; ширина гусеницы – 451 мм; объем топливного бака – 38 л. **Двигатель:** 4-цилиндровый, 4-тактный, рядный; рабочий объем – 998 см^3; мощность – 143 л. с.

YAMAHA RS VECTOR ER

Быстрый, легкий и маневренный, этот снегоход чем-то похож на кроссовый мотоцикл. Конечно, не внешне, а тем, какие он приносит ощущения. Новый 4-тактный двигатель с широким диапазоном крутящего момента обеспечивает машине прекрасные разгонные и скоростные характеристики. В конструкции аппарата широко использованы детали из легких сплавов, благодаря чему у него понижен центр тяжести. Задняя подвеска – с тремя вариантами регулировки.
Общие данные: длина х ширина х высота – 2768x1204x1186 мм; база лыж – 1087 мм; ширина гусеницы – 381 мм; объем топливного бака – 38 л. **Двигатель:** 3-цилиндровый, 4-тактный, рядный; рабочий объем – 972 см^3; мощность – 120 л. с.



YAMAHA VENTURE 700

Долгое время эта машина остается лидером продаж в классе машин для отдыха, воскресных прогулок. Ее приобретают за отличное сочетание высокой мощности, комфорта и удобств в пользовании, а также за оптимальное соотношение «цена-качество-функциональность».
Общие данные: длина х ширина х высота – 2290x1199x1280 мм; база лыж – 960 мм; ширина гусеницы – 381 мм; объем топливного бака – 31 л. **Двигатель:** 3-цилиндровый, 2-тактный, рядный; рабочий объем – 699 см^3.

KAWASAKI ZX636 NINJA

Продолжая славные традиции семейства Ninja, эта «шестисотка» нового поколения вобрала все лучшие технические решения концерна. Двигатель получил новый впускной тракт, распредвалы с измененным профилем кулачков, клапаны большего размера, изменена и система выпуска. Все это добавило двигателю мощности в верхней части скоростного диапазона, а характеристика крутящего момента стала более плавной. Мотоцикл более всего приспособлен к повседневной езде, однако и на треке он не попадет в отстающие (отчасти благодаря сцеплению, снабженному обгонной муфтой, исключающей «расколбас» заднего колеса при неправильном переключении вниз).

Общие данные: двигатель – 4-цилиндровый, 4-тактный. Рабочий объем – 636 см³. Система питания – впрыск топлива. Мощность – 130 л. с. Сухая масса – 161 кг.

KAWASAKI KLE500B



В нынешнем году этот городской эндуро претерпел изменения, благодаря которым возрос уровень комфорта для водителя. Установлен новый обтекатель, изменена форма седла. Внешний облик мотоцикла стал более агрессивным. Приятно смотрится новый дизайн приборной панели. Двигатель снабжен двумя последовательными катализаторами, поэтому соответствует нормам Euro 2.

Общие данные: двигатель – 2-цилиндровый, 4-тактный. Рабочий объем – 498 см³. Система питания – 2 карбюратора, Ø диффузора 34 мм. Мощность – 50 л. с. Сухая масса – 178 кг.

KAWASAKI Z750S



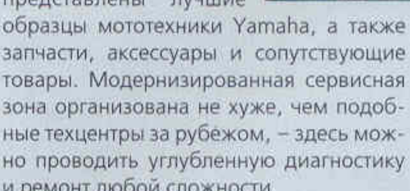
После того как Kawasaki выпустила ставшую популярной модель Z750, компания дополнила линейку «дорожников» новой моделью серии «Z» – Z750S. Он оснащен полуобтекателем, аппарат с высокими динамическими характеристиками. По сравнению с обычным Z750, новый удобнее в продолжительных скоростных поездках, причем не только для пилота, но и пассажира – это благодаря новой форме седла.

Общие данные: двигатель – 4-цилиндровый, 4-тактный. Рабочий объем – 748 см³. Система питания – 4 карбюратора, Ø диффузора 38 мм. Сухая масса – 195 кг.

YAMAHA ПОКОРЯЕТ СТОЛИЦЫ

Москва. Мотосалон «Актив Моторс» распахнул двери на 47-м километре МКАД. Молодая фирма – плод содружества Toyota Tsusho Corporation и ее основного дилера в России «СП Бизнес Кар». На 400 квадратных метрах представлен широчайший выбор мотоциклов, мотовездеходов, снегоходов, гидроциклов, моторов Yamaha, аксессуаров и мотоэкипировки различных фирм-производителей. Сервисная зона оснащена всем необходимым для ремонта и обслуживания техники Yamaha, а ее сотрудники, прошедшие обучение в Yamaha Motor Co., способны провести ремонт любой сложности. Руководители «Актив Моторс» собираются в недалеком будущем ввести систему продажи техники в кредит, открыть еще два мотосалона в Москве, дотянуться со своими товарами и услугами в более отдаленные регионы.

Санкт-Петербург. А питерский дистрибьютор Yamaha Motor Co., Ltd, компания «Петросет-Большой», один из крупнейших поставщиков мототехники на российский рынок, открыл обновленный «Yamaha-Центр на Петроградской». На церемонии присутствовали главный управляющий директор, второй человек в корпорации Yamaha Motor, г-н Каджикава и глава российского отделения Yamaha, г-н Номура.



Реконструированное по авторскому проекту здание производит яркое впечатление интересными решениями интерьеров. На существенно увеличенной торговой площади широко представлены лучшие образцы мототехники Yamaha, а также запчасти, аксессуары и сопутствующие товары. Модернизированная сервисная зона организована не хуже, чем подобные техцентры за рубежом, – здесь можно проводить углубленную диагностику и ремонт любой сложности.





ПОВЕЛИТЕЛЬ СКАЛИСТЫХ ГОР

И без того внушительный модельный ряд снегоходов американской компании Polaris Industries в этом году пополнился абсолютно новым по эксплуатационным особенностям RMK 900.

«Повелитель скалистых гор» – так переводится расшифровка аббревиатуры новой модели: Rocky Mountains King. Кто-то поправит: «King» в буквальном переводе означает «король». Но «король» – всего лишь должность. Этот же аппарат именно повелитель – суровый, мощный и величественный.

Казалось бы, сфера применения RMK узка: он – «горный» снегоход. Однако конструкторам удалось «узкоспециализированный» сноумобиль наделить элементами, которые делают честь и туристическим, и спортивным. На нем можно «зажигать» вне зависимости от типа местности. Мощный 150-сильный двухтактный двигатель Liberty с длинными ходами поршней обладает высоким крутящим моментом на «низах» и уверенно набирает обороты под нагрузкой. Еще бы: мотор спроектирован с использованием последних достижений техники – оснащен «продвинутой» системой впрыска топлива Cleanfire и системой подавления детонации DET (которая избавляет от последствий применения низкокачественного топлива).

Еще два очень важных и взаимосвязанных показателя – вес и развесовка. Поскольку самый зрелищный и «адреналиновый» элемент горного катания – прыжки, то вес «сделан» небольшим, а развесовка на переднюю и заднюю части распределена настолько точно, что, взлетев, машину не «поведет» вниз ни носом, ни «кормой». Из предрасположенности к прыжкам вытекает еще одна группа преимуществ: у Polaris RMK 900 самая длинная гусеница в мире (422 см), а также длинноходовая подвеска DPR, ее ход – 470 мм. Без малого полметра!

Эксплуатация «горника» предполагает преодоление чрезвычайно глубокого снега, которого всегда полно в лесах у подножия холмов и гор, и, чтобы в нем не вязнуть, гусеницы выполнены весьма зубастыми. Высота грунтозацепа поражает – 6,1 см! Передняя часть RMK 900 такой формы, что даже провалившись в снег, он без особых усилий, будто на воздушной подушке, над ним «всплывет».

Конструкция передних лыж Sidehiller 2 запатентована. Их преимущества: они обеспечивают хорошее скольжение, а направляющие лыж – стабильную курсовую устойчивость. И еще один «фирменный» признак передней подвески IQ и гордость Polaris: постоянный угол наклона оси поворота лыжи. Это означает, что, благодаря особой конструкции подвески, при ее вертикальном ходе не меняется угол наклона лыжи по отношению к плоскости земли. Такой системы у машин других фирм нет.

Еще одна разработка Polaris – система Rider Select. Ее назначение – изменять положение руля в зависимости от стиля езды. Например, если после нескольких часов утомляющего экстремального катания пилот захочет перейти «на рысь» и расслабиться, откинуться назад, ему достаточно нажать на рычажок – руль сместится назад в положение «комфорт». Водитель сможет переместиться на более мягкую и широкую часть сиденья. Пустился в «горячее» катание с множеством препятствий – верни руль в крайнее переднее положение – и тело потянется за ним чуть вперед, корпус займет то положение, при котором можно легко встать на ноги при подъезде к препятствию, а преодолев его, также не напрягаясь, сесть. Спереди сиденье выше, оно спрофилировано с таким расчетом, чтобы в крутых поворотах можно было свободно смещать тело вправо-влево. Диапазон горизонтальной регулировки руля составляет 170 мм. Из чего следует, что удобное для себя положение тела может выбрать водитель любого роста.

В конструкции «Повелителя» предусмотрены не только для многих непостижимые «адреналиновые», но и простые человеческие слабости. Например, герметично закрывающиеся (для сигарет, мобильника...) боковые отделения, для вещей пообъемнее – вместительный багажник под сиденьем (он запирается на ключ).

Водитель скажет «спасибо» производителю и за то, что четко разведено включение и свечение ближнего и дальнего света фар. В каждой из двух фар по паре лампочек: одна бьет далеко вперед, другая – под «нос» машины. Но высоту луча света можно скорректировать. А покажется, что и этого света мало, включайте еще и дополнительный мощный прожектор.

Приборную панель не будет преувеличением назвать информационным центром. В ней множество индикаторов и указателей, они светятся в два цвета. От переохлаждения приборы надежно защищены тем, что щиток обдувается теплым воздухом. Пластиковые обводы в передней части снегохода заботливо отводят снег по обе стороны и под снегоход.

Вроде, все учтено. Единственное, что не приобретешь вместе со снегоходом, – подходящую компанию. Однако тем, кто приобретает «Повелителя», одиночество не угрожает: они не могут быть по характеру букой. Да и снегоход-то еще какой «веселый»! А к веселым народ тянется.

Денис ЛЕОНИДОВ, фото предоставлены эксклюзивным дистрибьютором Polaris в России – компанией **«Брандт»** (С.-Петербург)



ПОРОЮ СТОИТ ОПОЗДАТЬ

Знаете, почему студентки опаздывают на лекции? Да чтобы на них все в аудитории обратили внимание!.. Хитроумные японцы из концерна Suzuki это усекли и, следуя той же методе, объявили об обновлении нескольких своих моделей уже через некоторое время после окончания «вселенских смотрин» на мотосалоне Inter-mot в Мюнхене. На рынок Европы они выводят модернизированный скутер Katana AY50A. Если прежде этот «полтинник» можно было купить с мотором и воздушного, и жидкостного охлаждения, то теперь – только «водянку», причем слегка обновленную: в ней усилена ходовая часть (что, правда, привело к увеличению массы аппарата с 82 до 91 кг). В стандартную комплектацию больших скутеров Burgman AN400 и AN650 включен иммобилайзер. Рамы дорожно-спортивных «двоек» (SV650/S, SV1000/S и DL1000) теперь красят в черный цвет. На мегаклассике GSX1400 установлена выпускная система 4-в-1, то есть с одним большим глушителем.

Кто бы обратил внимание на эти «революционные» новшества на фоне осеннего половодья новинок Intermot'a? Теперь же всякой новости мы рады.

Фото Suzuki

MZ, ТЫ В БОЮ

Немцам привалила удача: французская армия заказала 502 штуки мотоциклов марки MZ. Вояки остановили свой выбор на легкой модели 125SX, «вооруженной» 4-тактным двигателем мощностью 15 л. с. Сыграли свою роль при раздумьях о размещении заказа и умеренная цена, и надежность аппарата, и небольшая (124 кг) масса мотоцикла. Объем запрошенных «милитари»-доработок оказался невелик: матовая окраска, усиленный руль, защита двигателя да багажники – кофр сзади и сумка на бензобак. Поставки MZ армейцам уже начались.



Фото MZ

РОССИЙСКОЕ – ХОДОВОЙ ТОВАР

Владимир КОВАЛЬ, генеральный директор московской фирмы «Отечественная мототехника»



– Владимир Владимирович, как удалось 15 лет «простоять» в секторе продаж российских мотоциклов, ведь многие сочли этот бизнес низкоприбыльным, а то и невыгодным – и ушли?

– Да, большинство выдерживали два, от силы три года. Но не потому, что бизнес плох – нужно уметь в нем работать. На российскую технику поддерживается стабильный спрос, значит, ею можно и нужно торговать.

Российские мотоциклы мало просто продавать – нужно обеспечить их гарантийный ремонт, правильно, а если точнее – тщательно поводить предпродажную подготовку, чтобы перед первой поездкой мотоциклист не ломал голову, какие гаечные ключи и запчасти брать с собой. Мы же организовали собственную ремонтную базу, приняли механиков с 10–12-летним стажем. Кроме того, приглашаем для консультаций специалистов из Ижевска, Коврова, Ирбита, поэтому большую часть заводских недоделок удается устранить до того, как аппарат попадет в руки покупателя. Стараемся продавать и устанавливать при ремонте только оригинальные запчасти.

– Надо понимать, отношения с заводами складываются партнерские?

– В нашу компанию поступает все самое новое и из первых партий. Легче всего работать с продукцией ЗиДа. При том, что предприятие практически каждый год выпускает новые модели, качество продукции остается удовлетворительным. В этом году появились 4-тактные «Пилоты», ждем обещанные 4-тактные «Курьеры» и производимые на ЗиДе китайские скутеры Lifan. Минский завод выпустил уже завоевавшие популярность мотоциклы с 4-тактными двигателями. Лидеры популярности – ирбитские мотоциклы. Их покупателей подстегивает то, что большая часть ИМЗ идет на экспорт, вот и торопятся приобрести. Отсюда обилие импортных комплектующих, улучшающих потребительские свойства мотоциклов, но, правда, и существенно повышающих цену.

В последнее время безоговорочными аутсайдерами по качеству стали мотоциклы Ижевского завода. За несколько лет на предприятии поменялось пять руководящих команд. Может, именно смены руководства мешают наладить работу и смелее посмотреть в перспективу? Скажем, 4-тактные двигатели, пусть китайские, могли бы поднять «Юнкер», «Юпитер» и даже «Планету» на более высокую ступень качества, а значит, и популярности у покупателей.

Зимой, естественно, торгуем отечественными снегоходами «Тайга», «Рысь», «Буран», осуществляем гарантийный и текущий ремонт. Хочу заметить, работа на заводах-производителях в Рыбинске и Уфе организована более четко, чем на мотоциклетных предприятиях, а отсюда и более высокий уровень качества техники.

Интервью провел Борис ДАХНОВСКИЙ

ЕСЛИ КТО-ТО ДОГОНЯЕТ...

Олег БАЛБАКОВ, директор компании Motolain

– У меня буквально «снесло крышу»! А всего лишь зашел в мотосалон, взял скутер и прокатился... Дело в том, что я с мальчишества мечтал о мотоцикле, но то денег не хватало, то времени. И вот, пять лет назад «прокатился»... На следующий день купил тот скутер, затем мотоцикл, после много еще поменял аппаратов... А потом и бизнес.



В конце 90-х не хватало всего – мототехники, запчастей, мастерских, экипировки. А ведь ездящему «двухколесному» народу все это нужно «здесь и сейчас». В России байкерский сезон недолог, и если не можешь быстро найти, например, запчасти, то времени «на покататься» совсем не остается. Сам узнал, как раздражает малейшая задержка. Вот и решил: надо с этим что-то делать. И продал свой преуспевающий бизнес в другой сфере. Партнеры не понимали: бросить все и начинать с нуля?

На вырученные деньги создал компанию Motolain. Взяв кредит, отправился в Японию – без связей, знакомств, без знания японского. Но сумел обзавестись нужными контактами, договорился, закупил несколько мотоциклов, продал их в Москве. Понемногу пошли заказы, нашел единомышленников, вместе развиваем дело. Сказать по правде, пока фирма даже не окупилась, а каких-либо серьезных доходов только ждем. Подобных компаний в столице пруд пруди, конкуренция приличная, но я создавал фирму не только ради прибыли: мне интересно этим заниматься, я «чувствую» этот бизнес, мне близки потребности тех, кто пользуется нашим товаром. Вот и стараемся на совесть.

...Люблю мототусовки, посидеть-пообщаться с друзьями-мотоциклистами, и супруга обожает мотоциклы! Ездит сама или со мной «вторым номером». И дети, хоть еще малы, но, чувствую, тоже вырастут байкерами. Так что в ряды мотоциклистов я привел команду.

В минувшем сезоне ездил на Yamaha YZF1000R. Отличный аппарат! И все же продал – мечтаю о «Дрозде» Blackbird. Ибо если на дороге кто-то тебя догоняет, пора менять мотоцикл. И ручку – до отказа.

Записала Наталья УМНОВА

ВСЮ ЗИМУ– НА «АРКТИКЕ»

Требования к маслам для 2-тактных двигателей снегоходов объемны: они «обязаны» хорошо смазывать скользящие поверхности деталей, защищать от коррозии, износа, хорошо смешиваться с бензином. Если в идеале, то не давать нагара, когда речь идет об использовании масла в системе раздельной смазки. Важно, чтобы температура его застывания была как можно ниже. Кроме того, современное масло должно соответствовать международным требованиям по охране окружающей среды. Есть такие продукты, но – импортные, а значит, они недешевы…

В свое время специалисты российской компании «Экойл» поставили перед собой сложную задачу: создать продукт, соответствующий всем вышеперечисленным требованиям, а значит, не хуже лучших в мире масел. Но – не дорогой! Чтобы не «изобретать велосипед», скооперировались с коллегами из INFINEUM (Shell/Exxon-Mobile). Результат этого сотрудничества – целая гамма масел, не только не уступающих по качеству зарубежным, но и превосходящих многие из них по свойствам. Все они одобрены ведущими экспертными институтами РФ, а также авторитетнейшим в мире Американским институтом нефти (API).

Среди этих продуктов есть и полностью синтетическое моторное масло «Экойл-2T-Арктик», предназначенное для двухтактных двигателей снегоходов. Совместные испытания, проведенные ВНИИНП и Испытательным центром горюче-смазочных материалов «Уфанефтехим», показали, что это масло на одном уровне качества с продукцией ведущих мировых фирм, а по важнейшему для снегоходов параметру – температуре застывания «Экойл-2T-Арктик» переплюнул именитых соперников: выдерживает холод до минус 55°С, тогда как лучшее масло из импортных «работает» до минус 43°С.

Минувшей зимой специалисты из НПО «Сатурн» – ведущего производителя снегоходов в России – провели испытания этого масла на своей продукции, двух снегоходах «Тайга» с моторами, оснащенными системами раздельной смазки. В течение двух с половиной месяцев при температурах от минус 20°С до плюс 5°С снегоходы гоняли на режимах, близких к предельным. За это время они прошли по 3000 км. Потом двигатели разобрали и изучили каждую деталь. Результат: на боковых поверхностях поршней обоих двигателей практически не было лаковых отложений. Поршневые кольца остались подвижными. Количество нагара на головках поршней и поверхностях камер сгорания – минимальное. Замер мощности двигателей подтвердил полное соответствие техническим условиям: 51–52 л. с. при 6800 об/мин, тогда как норма – 50 л. с. в диапазоне 6500–6900 об/мин. Ничуть не хуже показатели «Арктик» и при ходовых испытаниях снегоходов «Буран» и «Тайга» с двигателями без раздельной смазки. Прекрасный результат! Но, чтобы понять его лучше, следует вспомнить, что за год до этого на «Сатурне» провели такие же по условиям испытания масла одной из самых известных в мире фирм. Износ поршней и поршневых колец после одного и другого пробегов оказался сопоставимым, а вот износ внутренней поверхности цилиндров двигателя со смазкой «Экойл-2T-Арктик» оказался ниже на 15–25%. Словом, российский снегоходчик получил достойную по свойствам альтернативу известным импортным маслам, но цена нашего – ниже. ⏮

Антон ТКАЧЕНКО, фото автора и Алексея ЛЕЖНИНА

ЧЕМ СЛАДОК ПЕСОК

ТРАДИЦИОННАЯ МОТОТУСОВКА «КАРАВАН-04»

ПОВТОРОВ НЕ БУДЕТ

По осени на душе неспокойно – прямо как у птиц. Их тянет на юг, нас – в «Караван», ежегодную элитарную тусовку мототуристов в Прикаспийских песках… Вряд ли кто-либо из сотрудников журнала «Мото» в 96-м году, организовывая мотопробег по пустыне, мог предположить, что дело на годы обретет верных поклонников и последователей.

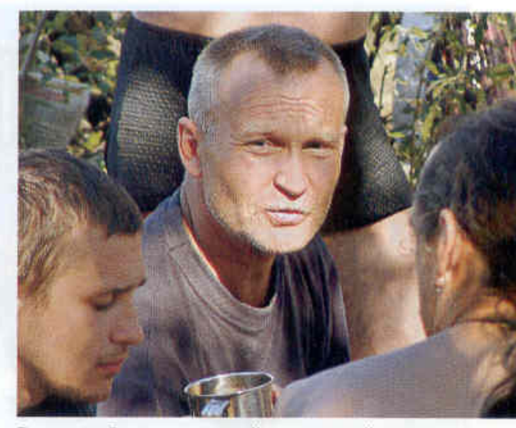
Тот далекий первый «Караван» собрал около полусотни лучших мототуристов России. Я ехал сюда не зная, что меня ожидает. Преодолев 7000 км за 45 дней и повидав столько всякого, сколько другой за жизнь не увидит, под конец пути мы просто осатанели… Вновь об этом вспоминаю, рассматривая фотографии: все черные, страшные, глаза ввалившиеся. К тому же мой оппозит (тогда это был «Днепр») «сдох», и его полторы тысячи километров тащили на веревке. Если бы знал, что так случится, то все равно поехал бы, но готовился бы лучше…

Вернувшись домой, отъевшись и отоспавшись, мы поняли: пустыня коварна: она манит к себе вновь и вновь, и превозмочь ее притяжение не можешь. Второй «Караван» – Харабалинский, это была попытка вернуть прошлое. Все думали, что будет что-то похожее на рейд в предыдущем году, а оказалось совсем другое. Один из наших, Андрюха из Карталов, высказал то, о чем думали все: «Караван» должен быть в жизни только один – и он уже был!» Тем не менее, мы продолжали собираться каждый год. Так родилась традиция.

О ПОЛЬЗЕ КРЮКА

И вот выезжаю из Москвы с женой Татьяной (ее «приобретению» я, кстати, тоже обязан «Каравану») на верном оппозите по имени «Черный Кугуар». Этот неброский с первого взгляда «Урал» интересен даже не приводом на колесо коляски и не электростартером. Он заядлый путешественник, прошел все «караваны», начиная с 1997 года, и «намотал» больше 170 тысяч км. На его ветровом щитке на наклейках целый табун верблюдов – символов «караванов»: по одному за каждый пробег.

Конечно, он не вечен. Был период, когда я понял, что «Кугуар» стар, и для путешествий надо искать замену. Деньги были – поехал посмотреть на импортную технику, но так и не нашел мотоцикл, который грел бы душу: все какие-то мелкие, чахлые, одинаковые, как патроны. И без колясок. А я к коляске привык. Ез-



Владимир Бачкин – главный татищевский караванщик.

жу далеко – и в комплекте поклажи для дальнобоя сложился набор предметов «повышенной комфортности», которые на «одиночку» не навьючишь… И деньги, приготовленные на новый мотоцикл, я вложил в обновление «Кугуара».

…Слух ласкало характерное оппозитовское чвахтанье – с крейсерской скоростью 85 км/ч я пилил в сторону Пензы. «Почему Пензы? – удивится знаток географии. – Ведь Астрахань в другой стороне…»

Конечно, в другой. Но крюк байкеру не в тягость, если он хочет заехать к друзьям. В Пензе сложилась прекрасная команда: Кузьмич, Феликс, Тарзан. Все ездят исключительно на «Уралах». Настоящие, реальные байкеры, они на иномарках как-то не очень ездят. А те, кто по старости или по глупости пересаживается на иномарки, почему-то начинают ездить меньше. Впадают в бережливость, боятся сломать?..

Продолжаем путь вместе. Команда еще больше разрастается в следующем пункте остановки – городе Татищеве Саратовской области. Точнее, даже не в самом Татищеве, а в закрытом военном городке под названием Светлый. В нем живут самые большие фанаты экстрим-рейдов. Их энтузиазм подзаряжает Владимир Бачкин, директор подросткового центра «Форсаж». Он не только этот центр создал, начиная от разработки проекта здания и строительства, но и воспитал из пацанов целое племя «караванщиков». Весь год они готовят технику и носят из школы хорошие оценки – лишь бы их взяли еще раз. Владимир и сам горазд погонять по пескам, его лихой «Черный Ворон», переделанный из оппозита в эндуро, знают все караванщики. Под пустынные пробеги Бачкин каждый год выбивает технику у администрации городка, вот и сейчас вместе с ЗиДами и «Пилотами», на которых ездили и в прошлые годы, пошли эндуристые Yamaha Raid.

В Волгограде нас уже ждала местная команда во главе с неформальным лидером Алексеем Лежниным. В здешнем клубе все настолько демократично, что даже названия клубу не выбрали – дабы не отвергать варианты, предложенные кем-либо, чтобы никого не обидеть. «Мы просто организованные волгоградские мотоциклисты». Любопытный штрих: волгоградцы не любят, когда их называют байкерами, именуют себя мотоциклистами. А сейчас охотно откликаются и на «спортсменов». Это оттого, что заводилы команды Лежнин и Кусмарцев купили себе по экстремальному кроссачу Honda CRF450 и начали заниматься с тренером на кроссовой трассе. Когда слышат реплики «здравомыслящих» людей, что, мол, в их возрасте (обоим 34 года) уже поздно уходить в спорт, только резче выкручивают ручку газа… Саня Децл в компании волгоградцев недавно. Еще есть Большой Виталик, который когда-то выиграл Kawasaki в конкурсе «Мото». «Кава» прослужила пару месяцев, потом начала ломаться. Виталик в нее «вложил» две стоимости мотоцикла (вот тебе и «халява!»), и в итоге снова ездит на «Урале».

Вот такой коллектив я собрал по пути к «Каравану». А кто-то говорил, зачем ехать крюком!..

БАЗОВЫЙ ЛАГЕРЬ

Место для лагеря мы нашли еще в 1998 году. Оно уникально: неподалеку от Астрахани, на берегу полноводной и рыбоносной реки Большой Кигач, крайнего рукава Волги в сторону обширной пустыни. Тем, кто ломится в пески, далеко отсюда добираться не придется – в пяти километрах от лагеря, за железнодорожным переездом, начинаются барханы и зной.

Любопытно, что несмотря на солидные размеры «песочницы» (более 40 000 кв. км), ей не дали собственного имени – так и зовется: пески Прикаспийской низменности. Возможно, с умыслом: оставляя ее безымянной, советские правители не хотели привлекать внимание к этому месту, ведь здесь три полигона – два ракетных и один атомный.

А на месте базового лагеря благодать – настоящий лес, в котором можно скрыться от зноя, рядом песчаный пляж. А столько рыбы, сколько ее здесь, не водится, наверное, ни в какой другой реке России. Даже неопытный рыбак, используя разрешенные способы лова, за день легко выловит 10–15 кг речной живности. Кроме того, неподалеку вереница озер и прудов, где много птицы – это уже для охотников.

Но не следует думать, что «караванные» традиции остались лишь в названии и все события происходят только в лагере: каждый год группа энтузиастов обязательно уезжает на несколько дней в пески. И эта спортивная составляющая пустынного фестиваля не менее важна, чем рыбацко-тусовочная.



Экстремалов собралось человек пятнадцать. Я к ним не примкнул: в предыдущие приезды все здесь исколесил вдоль и поперек. Хотел вволю отдохнуть, пострелять на реке. Поэтому приключения в рейде передаю со слов участников. По возвращении на посиделках у костра и после «принятия» они так красочно рассказывали, что теперь мне кажется, будто я был вместе с ними.

РЕЙД

У железнодорожного переезда последний кусок твердой дороги – истертые временем бетонные плиты, дальше – царство зыбкого и неизвестного. Не сговариваясь, притормозили. Так было всегда – отгоняли позорную мыслишку:





Почти добрались.


Свободный драйв.




Программа-минимум начинающего рыбака.


– Ты, мууужик, тоже жвачный?

«А не вернуться ли…» Нет! – ради этого дня готовили весь год технику, снаряжение, себя. Только вперед!

Укатанная колея петляла среди невысоких барханов, направление – строго на север. Это так называемая Казанка – древний и некогда самый плотный караванный путь от дельты Волги в столицу татарского ханства, по которому шли сотни нагруженных добром верблюдов. Наша цель – далекий бархан Сазды, песчаный исполин, равного которому здесь нет. Мы хотим как следует его объездить. Ведь, черт возьми, у нас настоящих пустынь не стало – Каракумы и Кызылкумы теперь за границей, и попасть в них не проще, чем в Сахару. Поэтому мысль порезвиться вволю в условиях, каких в стране больше нигде нет, не так уж абсурдна. По крайней мере, в денежном отношении. Скажем, «мотопутевка» в Тунис обойдется в 3–4 «штуки» евро.

Но как попасть к «нашему» бархану, до конца не ясно. В предыдущих экспедициях ребят выводили на «объект» спутниковые навигаторы, однако выяснилось, что сам по себе прибор ничего не может – нужно уметь с ним работать. А в нынешней компании экстремалов с этим умением, оказалось, напряженка…

Через 30 километров показались большие горы песка и утлые, полузанесенные песком строения. На ферме N 3 совхоза Аксарайский живет несколько семей чабанов. Ого, число семей увеличилось! Пару лет назад их пытались отселить из пустыни, предоставляли благоустроенные квартиры в Астрахани. Уезжали, но большинство вернулось. «В городе нет работы. И скучно», – объяснили чабаны. Здесь хотя нет ни электричества, ни канализации, ни регулярного снабжения, но в песках они сами себе хозяева… Понимаем: здесь – воля. Но трудно понять, как может в 21-м веке человек существовать в условиях примитивного быта. Впрочем, изголодавшими и несчастными эти люди не выглядели.

НОЧНОЙ ОБСТРЕЛ

Еще через полсотни километров в глубь пустыни остановились на ночлег. Стемнело – и нас накрыл звездный купол. Поразительно: кругом ни огонька, только над горизонтом полыхал кажущийся микроскопическим факел Аксарайского нефтекомбината. На следующую ночь его уже не уви-


Городок называется Светлый. Имеет право.



Villis, восстановленный в подростковом центре «Форсаж» – кандидат в техничку «Каравана».

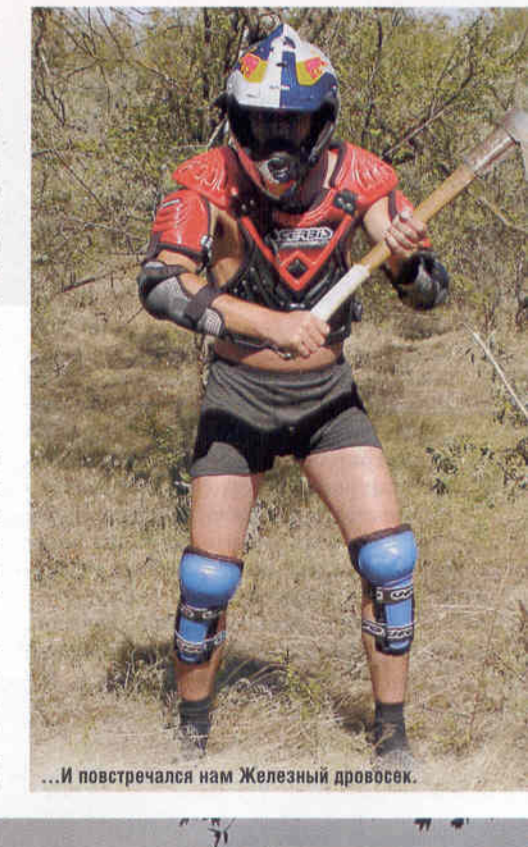


Рукотворна железная птица, а норовиста.



Живой шлем.

скорчились на песке. Вдалеке ухнуло, горизонт озарился огнем. «Недолет», – прокомментировал мудрый Бачкин. Все смолкло так же вдруг, как и началось. Мы продолжили наслаждаться видом звезд и великолепным коньяком.



...И повстречался нам Железный дровосек.

дим – будем наслаждаться первозданным безлюдьем.

И вдруг в небо вспорхнула горящая точка! За нею вторая, третья, четвертая... Первая мысль: кто-то потерялся и пускал сигнальные ракеты. Но точки двигались не по баллистической траектории, а как-то странно – почти параллельно земле. И вдруг им наперерез полетели другие точки... Так это же учебные стрельбы! Мы знали, что их регулярно проводят на полигоне, на территорию которого проникли, но чтобы ночью... Три «залетных» сбили, а четвертая как-то увернулась и продолжила полет. В нашу сторону!!! «Ложись!!!» – кто-то хрипло прокричал, и мы

ПРОИСКИ БЕСА

С утра обнаружили, что вечерние посиделки привели к катастрофе: мы не заметили, как «уговорили» не только все спиртное (что так случится, никто не сомневался), но и рассчитанный на три дня запас питьевой воды. Вот теперь путешествие по пустыне будет восприниматься особенно остро и правдоподобно!

Пустынный бес, будто почувствовав нашу слабину, стал путать тропки: уже несколько раз дороги, идущие в верном направлении, вдруг обрывались у полуразрушенной кошары, и дальше приходилось трястись по



Арбузы ели местные, астраханские.





бездорожью, следуя азимуту. Если мотоциклы кое-как прыгали по буеракам и барханам, но могли достаточно уверенно продвигаться вперед, то для машины сопровождения (пусть это и «Нива» – мировая рекордсменка среди дорожников) приходилось искать более ровный объезд. Все это отнимало массу времени, и уже на второй день мы выбились из графика.

К вечеру нашли кошару казахов, от которой до нашей цели совсем недалеко. Еще с прошлого «Каравана» запомнились жители этой кошары – все как на подбор очень низкорослые, но дружные, веселые и – трезвые! Дали воды, пригласили к трапезе… Прощаясь, мы спросили, не надо ли чего привезти в следующий раз. «Нет, у нас все есть,» – отвечали. И правда, из-под соломенного щита торчал бок японского бензогенератора, в мазаной глиной хибаре стоял видак, бытовые электроприборы. Похоже, что был у них и пы-

(Продолжение на стр. 78)

Маленько притомился…

У подножия бархана Сазды.

Древо мотожизни.



ПЕРЕПЛЮНУЛ КАПИТАНА НЕМО

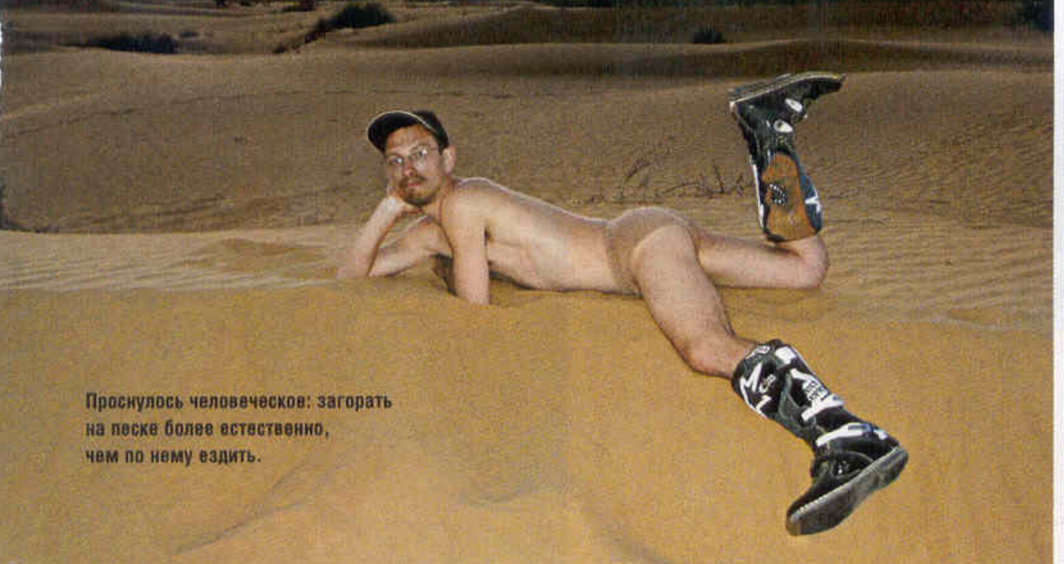
Все-таки «вписался» в жюльверновский «норматив» – 80 дней вокруг света мототурист из Тернополя (Украина) Роман Мартынюк и даже переплюнул его. Стартовал 5 августа с Майдана Незалежности (площади Независимости) в Киеве на 250-кубовом мотоцикле «Ракета-Futong» Днепропетровского агрегатного завода, а завершил пробег на 8 дней раньше срока и, по ряду причин, на другом мотоцикле – «Иже», его был вынужден купить по пути. Общая протяженность пробега составила свыше 46 000 километров, из них на колесах – 26 000 км.

За последние несколько лет Роман осуществил и другие смелые путешествия. В 2000-м на «Иж-49» (выпуска 1951 года) покорил самую высокую гору Украины – Говерлу. Не менее экстремальным было путешествие через всю Россию во Владивосток и обратно (22 тысячи километров) на стареньком «Чезете» (см. «Мото», № 1-2004).

Не все в кругосветке прошло гладко. Сначала планировал проехать через 22 страны, но из-за всевозможных проблем при пересечении территорий ряда государств маршрут пришлось сократить – прошел только через 12. Проехавший вместе с Романом большую часть пути пассажиром тележурналист одного из киевских телеканалов из-за нехватки средств досрочно возвратился.

По пути домой Роман заехал в редакцию «Мото» и за чашкой чая пообещал вскоре представить на суд читателей рассказ о первой в истории СНГ мотокругосветке.

соб. инф.



Проснулось человеческое: загорать на песке более естественно, чем по нему ездить.

Тарантул – настоящий, рука – тоже.

лесос – уж очень чистыми показались ковры на полу и стенах.

На следующий день искали подходы к бархану: он, оказалось, окружен солончаками, и их объезд занял много времени… Но вот и песчаный исполин размером с пятиэтажный дом. Тут уж каждый остался наедине со своей ручкой газа…

ДАРЫ НЕБА

Вволю наколбасившись, повернули к базовому лагерю, но поехали уже другой дорогой. На ночевку решили встать заблаговременно – а то ведь в прошлый раз накладочка вышла… Ехали тогда уже по темноте, все собирались остановиться. И вдруг попали в скопление танков! А вокруг – ни души… В свете фар не сразу разобрали, что танки какие-то покоцанные, а когда поняли… «Так это ж мишени для бомбометания!». А когда начнут метать – может, этой же ночью… Страх долго гнал нас прочь… Весь ночной отдых пошел насмарку.



Нет большего блаженства для «караванщика», чем, утолив жажду крепким чаем, улечься голышом на еще горячий песок и глазеть, как перемигиваются звезды!.. Где-то вдалеке сверкнули фары – скорее всего, контрабандисты в ночной тиши делали свое дело. Были бы это охотники (в один из рейдов мы наткнулись и на них), то окрестности сотрясали бы автоматные очереди – так гоняют сайгаков.

На следующий день еще одно примечательное зрелище. Несколько халуп огорожены колючей проволокой, внутри копошатся бомже-



У прощального костра.

ПУТЕШЕСТВЕННИКУ НА ЗАМЕТКУ

Единственная «серьезная» пустыня в России – пески Прикаспийской низменности. Большая ее часть лежит на территории Казахстана. Въезжать в эту страну можно без визы, с российским паспортом, но при въезде следует зарегистрироваться. Описанный маршрут проходил по пограничной зоне, чтобы здесь находиться, надо получить разрешение в пос. Байбек.

Если планируется заезд в Казахстан, рубли следует обменять заранее в обменных пунктах близких к границе городов и больших сел (Астрахань, Харабали, Красный Яр).

Для отдыха не стоит забираться в пески, лучше всего разбить лагерь на берегу одного из многочисленных рукавов нижнего течения Волги. Обстановка в Нижнем Поволжье спокойная, явного криминала нет. Вы себя обезопасите, если не станете распивать с местными и потом лезть на рожон.

Пустынные экстремалы должны запастись подробными картами, прибором космической навигации (GPS) или, на худой конец, компасом, а также достаточным запасом воды, провизии и бензина. Запас воды можно пополнить на стоянках пастухов (они располагаются в песках в среднем через каждые 30–50 км), у них же в крайнем случае разжиться молоком и лепешками. А вот горючего здесь не найти, как и не на кого надеяться, если понадобится помощь в ремонте или эвакуации техники. Так что лучше ехать подготовленной группой в сопровождении машины-технички повышенной проходимости.

Благоприятное время путешествия – с середины августа до середины сентября, когда в дельте Волги вызревают овощи и фрукты, гарантирована теплая (но не такая жаркая, как в середине лета) погода, а самое главное – исчезают комары и мошка. В пустыне в это время меньше змей и прочих гадов.


Для нас пески – экстрим, для местных – среда обитания.

ватого вида типы, вокруг – горы металла. Вот вам и ударники местного «Вторсырья». Охотятся здесь за цветными металлами не так, как где-нибудь в городах центральной России, когда взламывают дачные домики, чтобы вынести алюминиевые ложки и вилки. Здесь курочат остатки ракет: извлекают радиодетали с золотом, платиной, на худой конец – с серебром. Как-то наблюдали: в воздухе идет бой, а внизу уже наготове машины, лошади, верблюды.

Нас эти типы встретили настороженно. Но воды дали – лишь бы мы поскорее умотали. А нас и не надо поторапливать: грезились уже близкие ласковые воды Кигача, тень леса и много-много пива!.. Так всегда: сначала бежишь из обыденности цивилизации в мир первобытный, а затем вновь спешишь к своим «баранам». Наверное, этот круговорот и называется настоящей жизнью!

ДЕМОНЫ В НОЧИ

А в лагере ничего не изменилось, разве что прибавилось вяленой рыбы и птичьих голов – свидетельств рыбацко-охотничьей удачи. И, конечно, пустой пиво-алкогольной тары. Все слегка пьяненькие и очень благостные. Или наоборот?.. Прибывшие из песков тут же утолили жажду, поглотив все остатки пива, полезли купаться голяком в Кигач – и вырубились.

А ночью в лагерь ворвался вихрь в лице астраханских байкеров! У них предводителей двое – Миша Астраханский и Костя Астраханский, оба на «Уралах». Приехали шумно, привезли много еды и выпивки. (Для сведения: астраханская «Старка» – жуткий при потреблении напиток, вызывающий просто реактивное похмелье. Ею надо пытать шпионов и террористов.) Всех накормили, напоили, сами накушались и ... исчезли. С утра все как один задумались: что это было?

А думать уже поздно – пора собираться домой. На прощанье все поклялись встретиться снова на следующий год, тем более, что это будет юбилейный – десятый «Караван». Есть предложение собрать всех друзей прошлых лет – и жахнуть по пескам! «Караванщики», готовьтесь!


Смыть песок пустыни,
как бы ни был он сладок.


Прокол нечаянно нагрянет..
Антон Ткаченко, автор текст
и почти всех фото
проколы допускает
только в колесах

ФИГУРЫ ВЫСШЕГО ВЫПЕНДРЕЖА

В прошлом номере мы плотно познакомили читателей «Мото» со стант-райдингом. Что может быть круче него? Пожалуй, мотофристайл (о котором в «Мото» также уже рассказывали). А еще круче? Кажется, наши репортеры нашли такой вид спорта – фристайл на снегоходах. Называется он «сноукросс» (snowcross).



Фигура Bar Hop – «Прыжок за грань».



Switchblade – …и разжалась пружина.

Америка, 60-е годы прошлого века. Молодые люди, жаждущие нового и рискованного, начали гонять на снегоходах по горам и долам. Но просто соревноваться, кто быстрее, тоже надоело. Кто-то попробовал прыгнуть с трамплина, потом исполнил в воздухе «кульбиты»… Так и зародилось то, что впоследствии назвали сноукроссом.

Его возникновение совпало с появлением мотофристайла, даже трюки схожи. И, как и мотофристайл, трюковые прыжки на снегоходах приобрели статус спорта в конце 80-х–начале 90-х годов. А вскоре увлечение распространилось на всю Америку, была учреждена Международная ассоциация IFSA – International Freestyle Snocross Association (это не опечатка, именно так с ошибкой в названии и пишется – «snocross». Почему? Кто знает.). Ассоциация регулярно, раз в месяц, проводит соревнования – и в помещениях, и на открытом воздухе. В них могут участвовать до 15 спортсменов одновременно. Но по результатам квалификаций только восемь лучших проходят в финал.

Оценки выставляются почти по тем же критериям, что и в фигурном катании: учитывается количество и продолжительность трюков, техническая сложность фигур и артистичность их исполнения. Максимальная оценка за каждый трюк – 100 баллов. Судейская коллегия, состоящая из 3-5 человек, выводит среднюю оценку. Оценки, заработанные на каждом из этапов, суммируются, и в конце года спортсмен, набравший наибольшее количество баллов, становится чемпионом.

Вот что любопытно: для спортсменов организуются летние тренировочные лагеря. И, представьте себе, на этих сборах они проделывают то же самое, что и зимой. Поверить трудно, проверить невозможно, но сами сноукроссеры в этом убеждают.

Но неважно – зимой ли, летом ли – много ли смельчаков, нахо-

Executioner/Oxecutioner: если хотите, мазохист.

Cordova – коронный номер Криса.

Rock Solid: пилот непоколебим как скала.



дясь в здравом уме, отважится прыгнуть с трамплина на 250-килограммовой машине, которая по определению не предназначена для полетов, да еще и исполнить в воздухе какой-нибудь финт?! Не перевелись отчаянные! С одним из них, Крисом Бурандом (Chris «Big Air» Burandt), мне удалось поговорить.

– Крис, как тебя втянули в это безумие?

– Ничего сверхъестественного – все происходило логично: увлекался мотофристайлом, а потом решил попробовать себя в сноукроссе. Однажды после соревнований ко мне подошли представители команды Slednecks – предложили поучаствовать в создании их нового видео. Я, естественно, согласился – ведь получал дополнительную возможность прыгать... Благодаря нашим фильмам в Америке и других странах люди узнали о сноукроссе.

– А что это за Slednecks?

– Группа парней, которые первыми стали снимать видео о сноукроссе и организовывать шоу. За какие-то 10 лет Slednecks из кучки экстремалов-энтузиастов превратилась в мощную организацию, с которой так или иначе связано практически все, что касается сноукросса в США и Канаде.

– Крис, теперь о самом интригующем. Когда я смотрела фотографии и видео, поразило то, на какую взлетаете высоту и как далеко летите. А ведь снегоходы – неповоротливые, тяжелые...

– Мы прыгаем с трамплинов, которые подбрасывают машину на 10–13 метров вверх, а дальность полета достигает 20 метров. Вполне хватает, чтобы успеть выполнить какой-нибудь сумасшедший трюк.

– Вот уж точно – сумасшедший! Понимаю, в мотофристайле у пилота легкий, управляемый мотоцикл. А тут – 250-килограммовый «слон», который, кажется, в принципе не способен оторваться от земли. Как же им управлять в воздухе?

– Повлиять на траекторию полета можно главным образом до «взлета» – в этом отношении отличий в управлении снегоходом и мотоциклом практически нет: если нос машины задирается вверх выше положенного, – жми тормоз, если «зарывается», – поддай газу. Нам сложнее, поскольку, в отличие от мотоцикла, у снегохода нет колес, вращение которых создает гироскопический эффект (способность сохранять в пространстве неизменное направление по оси вращения – **прим. авт.**). Но есть парни, которые умудряются и в воздухе «пилотировать» снегоход. Смотрится очень круто!

– Любой экстремальный спорт не обходится без происшествий. Насколько велик риск упасть и получить травмы, и пользуетесь ли какой-то специальной защитой?

– Ничего специального для сноукросса нет – мы надеваем те же средства защиты, что и кроссмены и мотофристайлеры – шлем, наколенники, ботинки для сноуборда и комбинезоны с нагрудными вставками.

– А все-таки, как часто случаются аварии?

– Мы очень много тренируемся, поэтому снегоход и трамплин становятся «родными» – ты как бы начинаешь их ощущать. Но, конечно, каждый прыжок сопряжен с риском. Я видел несколько неудачных прыжков и тяжелых травм – весьма неприятное зрелище. Вот почему только самые безбашенные и решаются делать то, что делаем мы.

Stripper: попробовали бы те мальчишки из баров – стриптизеры сделать так же!

Наталья УМНОВА

Благодарим **Дага ОГДЕНА**, США (www.OgdenPhotos.com), **Матиаса БЮГДЕСТОЛЯ**, Швеция (www.freerider.se) и **Джастина ХОЕРА**, США (www.justinhoyer.com) за помощь в подготовке материала и предоставленные фотографии.

Cliffhanger – интриган: дескать, а что дальше – не покажу... А что дальше, и так ясно: восхищение публики.

ПОКАТАЛСЯ НА $10 МЛН.

18-летнему жителю Вашингтона придется выплатить 10 млн. долларов за езду по лесу на кроссовом мотоцикле без пламегасителя в глушителе. В столь огромную сумму входят затраты, связанные с тушением лесного пожара, причиной которого, как утверждает следствие, и стали покатушки на мотоцикле. Огонь уничтожил тысячи акров леса и жилой дом. Об этом сообщает Associated Press, но умалчивает имя юноши. Не потому ли, что дело было перед выборами президента США, а в Вашингтоне и отпрыски всяких влиятельных лиц мотаются на кроссачах.

ИДОЛ ИЗ ЗАПЧАСТЕЙ

Двухметровую статую Кришны индийский скульптор Байджу Чиннатхил создает... из мотоциклетных деталей. Среди других работ ваятеля – скульптура женщины, играющей на скрипке, композиция из пяти лошадей. И они выполнены из того же «материала». По словам художника, самое сложное не изготовить скульптуру, а собрать достаточно материала.

ЧЕТЫРЕХЛАПЫЕ ЭКИПИРУЮТСЯ

Американская компания Zoomer Gear разработала шлем и очки для четвероногих спутников байкеров. Шлем из ударопрочного пластика надежно защитит голову любимой собачки (кошечки, свинки...). Внутри он сконструирован так, чтобы не прижимать уши животного к голове и не давить на хрящи. Размеры варьируются от XS для йоркширских терьеров до XL – для догов. Регулируемая застежка поможет подогнать шлем точно по голове питомца. А модные разноцветные очки Doggles на 100% защитят глаза «брата меньшего» от ультрафиолетовых лучей, а также от насекомых.



Татьяна КОДАЧЕНКО

КОРОЛЕВА КИНОТРЮКА

На недавней церемонии вручения призов фонда «Таурус» Американской академии трюкового искусства (высшая кинематографическая награда – каскадерский аналог «Оскара») победительницей в номинации «Лучший трюк в исполнении женщины» признана Дебби ЭВАНС за работу в фильме «Матрица: перезагрузка».

Она обожает свою работу каскадера – прыгать с умопомрачительной высоты, гореть, гонять на автомобилях и мотоциклах. Дебби одна из очень немногих каскадерш в Голливуде, способных выполнять трюки на двух колесах. Вы заблуждаетесь, если восхищаетесь фортелями, которые якобы выделывает на спортбайке Моне Мазур в «Крутящем моменте», или тем, как в «Матрице: перезагрузка» Кэрри-Энн Мосс, рискуя свернуть свою драгоценную шею, несется на Ducati по встречной полосе. За них все проделала Дебби. Она дублировала Сандру Баллок, Мишель Пфайфер, Алисию Сильверстоун, Дрю Бэрримор и других известных актрис в более чем двух сотнях фильмов.

Недавняя ее премия за «Матрицу» не первая. «Телец» ей уже доставался аж в двух номинациях за работу в фильме «Форсаж». Эванс удостоена чести быть отмеченной AMA Hall of Fame – это Зал славы Американской мотоциклетной ассоциации.

Хороший каскадер должен сесть за руль любого, даже самого раздолбанного агрегата – и исполнить трюк. Дебби в состоянии самостоятельно подготовить мотоцикл – отец научил копаться в железе. Она умеет ездить на всем: от минибайка до старого «Харли» Fatboys, гоняет на спортбайке и «козлит» на скутере.

Спорт Дебби любила с детства: каталась на велосипеде, скейтборде, занималась серфингом, в шесть лет впервые села на мотоцикл. Необычное для девочки увлечение проявилось закономерно: отец гонял на эндуро, готовил спортсме-



Лучшая исполнительница кинотрюков с «Таурусом».

нов-триалистов, постоянно возился с байками. А дочурка просто копировала движения спортсменов на маленьком мотоцикле. С девяти лет участвовала в соревнованиях по триалу. «Женского» класса тогда, в 70-х, не было, поэтому Дебби соперничала с мужчинами. И преуспела! За достижения журналисты прозвали ее «королевой триала».

В 11 лет ее взяли на работу в компанию Yamaha. Проверяла в езде новую продукцию, оттачивала навыки балансирования на стоящем мотоцикле: сидела на байке с поднятой подставкой, дошло до того, что научилась становиться ногами на седло и поворачиваться на 360 градусов. А потом и стоять на голове! В небольших шоу, которые она подростком устраивала на ярмарках и гонках, это был ее коронный номер.

И однажды ей предложили выполнить трюки на съемках фильма. Дебби, человек азартный и всегда принимающий вызовы судьбы, согласилась. Спортивный опыт помог:

– Для меня каждый трюк – это очередная секция на триальной трассе, которую надо преодолеть.

Ее девиз: «Если у аппарата есть колеса, он пригоден к выполнению трюков». Это звучит из привораживающих уст привлекательной блондинки с широкой открытой улыбкой! На эту улыбку и «клюнул» трехкратный чемпион Америки по триалу, известный каскадер Лэйн Левитт. Поженившись, они открыли агентство каскадеров Leavittation Inc. Когда в семье появились дети, Дебби ушла из спорта, работала только в кино. Но спорт манил, к тому же надо поддерживать физическую форму. И вот через почти два десятилетия Эванс (в 40-то лет!) снова вышла на старт в неофициальном женском чемпионате мира по триалу, который прошел в 1998 году в Италии. А в следующем возглавила триальную команду США, занявшую третье место в общем зачете. И, конечно же, не могла пропустить женский чемпионат мира по триалу, который в 2002 году провела Международная мотоциклетная федерация (FIM). В том же году Эванс впервые гоняла на трассе в Дайтоне в составе гоночной команды.



«Матрица: перезагрузка»: Дебби исполняет за Кэрри-Энн Мосс не только автомобильные,...



...но и мотоциклетные «фортели».

Самый любимый трюк Дебби на съемочной площадке – лавирование в дорожном потоке на приличной скорости и закладывание байка в повороты. Защита – минимальная: тонкие наколенники, налокотники – и все. А ничего больше и не натянешь, ведь сверху – костюм героини. Голову, случись чего, спасет только копна собственных волос и парик. Возможность играть роль в шлеме – редкость.

– Сейчас появляется все больше новых мощных мотоциклов, и я наслаждаюсь, когда выпадает случай покататься на них. Во время съемок я могу сделать на дороге то, за что в обычной жизни тут же попала бы в тюрьму, – откровенничала «королева трюков».

От редакции. Поздравляем Дебби с очередной и, надеемся, не последней наградой.

Благодарим американское агентство **Leavittation Inc (www.stuntrev.com)** за помощь в подготовке материала.





Самый первый трюк – балансирование на мотоцикле без подставки.



Дмитрий ЛИННИК, Лондон, фото автора

МИЗАНТРОП

ЧЕГО ЛЮДЕЙ БУДИТЬ!

В стылом лондонском воздухе даже не дождь, а воспоминание о дожде, морось. Еще не рассвело. Ветерок прибивает жухлые листья к тротуару, словно завернутых в мятые одеяла бомжей с испитыми лицами к вентиляционным решеткам в подземном переходе где-нибудь на Черинг-кросс…

Пора на службу. Шлем надел еще в тепле, втянул голову в плечи – зябко. Застегнул перчатки-краги, чтобы не запустить в рукава пронизывающую сырость. Выкатил из гаража мотоцикл. МАтАцЫкл. Мотик. Моц. Байк… Ему тоже зябко – он сразу покрылся холодной испариной. Это у меня и теплая куртка, и штаны с подкладкой, и мотоботы. А у него даже шерсти никакой. Но завелся – сдержанно рявкнул и заурчал. Сейчас согреется. Поехали потихоньку, не «откручивая», – чего людей будить!

ЗАЯВЛЕНИЕ ОБ УХОДЕ

…Это трепетный тонконогий конь с огненной гривой. Это мощный и бесстрашный вепрь с налитыми кровью свиньими глазками. Это серый волк, на спине которого спасается сестрица Аленушка. Это задумчивый ишак Ходжи Насреддина. Это запорошенная снегом кобылка Ионыча – бессловесная собеседница с теплыми ноздрями.

Это заявление об уходе от скучных будней и бесцветного себя. Это безумный бунт и хищный инстинкт. Это полет на ковре-самолете. Это закусить до крови губу и изойти ревом первобытного восторга.

Это у кого карман оттопыривается. Это гораздо круче пиджака от Versace. Это мужское достоинство в 100 лошадиных сил меж ног. Или очень крупный комплекс неполноценности, который можно оседлать и пришпорить. Как кузнец Вакула черта. И черт тебя умчит.

РОСКОШЬ ЧЕЛОВЕЧЕСКОГО ОБЩЕНИЯ

В автобусе или в метро не пообщаешься. А в лондонском так даже не толкаются! Зашел в вагон, сел или встал, мельком глянул на лица – и отвернуться некуда. Книжку не взял, газеты из киоска не досталось – глаза уткнуть не во что… В темном изогнутом стекле окна на эти полчаса у тебя персональная комната смеха. Но не смешно. Тыг-дыгтыг-дыгтыг-дыг… А на повороте – железными колесьями по железным рельсам – цзиицзии-цзии!!!!!! То ли дело мотик…

Неуловимое движение кисти – и вылетаю из толпы скучных хэтчбеков, игривых кабриолетов и мускулистых поршаков. На первой передаче – так, влегкую. Вторая… Стрелка тахометра поднимается до 6000 – и только отсюда V-образная четверка пробует свой настоящий голос, запевает многоголосую песню. Вот это музыка… Мягкий вираж – левая ручка вперед, левым боком повисаю над дорогой, как на перину прикладываюсь, плавно так плыву, только ветер упирается упруго…

Но это всего минута-другая. «Быстрый» кусок дороги уже кончается, а дальше знак «30» – и уже только на обгонах чуть «откручиваю», чтобы побыстрее объехать автомобиль.

Вот и общение. Но не взаимное: они обо мне не знают, большинство даже и не видит. Это я их изучаю… Деловой «перец» на машине впереди: Volkswagen Passat – аппарат консервативный, с мощным мотором, хозяин бензин не экономит и денег не считает. Не пацан. Самоуверенный: несмотря на строгий запрет, рукой прижимает к уху мобильник… Но едет нормально – не быстро, не медленно, не дергаясь. Увидел меня в зеркале – все, можно спокойно обойти…

Впереди светофор, поток замедляется. Мне налево, перестраиваюсь. Из примыкающей слева улочки в мой поток лезет линялый мини-вэн. В нем матрона – волосы тщательно упрятаны под вязаную сетку. Каждое утро возит целый выводок детей в школу. В ее глазах решимость обреченной: повернет во что бы то ни стало. Она каждое утро едет, как в последний раз, и не мне становиться у нее на пути. Я ей машу – «проезжай». Она даже не кивает, ибо это ослабит ее решимость или поколеблет веру в высшую данность ее утренней миссии. Но теперь она так же несгибаемо продолжит движение, а я пока ее тихонечко объеду. И на светофоре стану впереди.

ЗНАКОМАЯ ШЕЯ

Ввинчиваюсь между передними. Справа – черный квадратный «мерседесовский» джип «Гелендваген». За дымчатыми стеклами угадываются быковатые затылки водителя и пассажира. Наши, что ли?.. Водитель бросает на меня взгляд. Глаза тяжелые, свинцовые. Похоже, правда,

наши. Тут Бишопс-авеню рядом, на нем, по слухам, кучкуются новые из бывших русских. Или бывшие из «новых русских». Заговорить с ними? Они не обрадуются, даже не удивятся. В их глазах ничего не изменится.

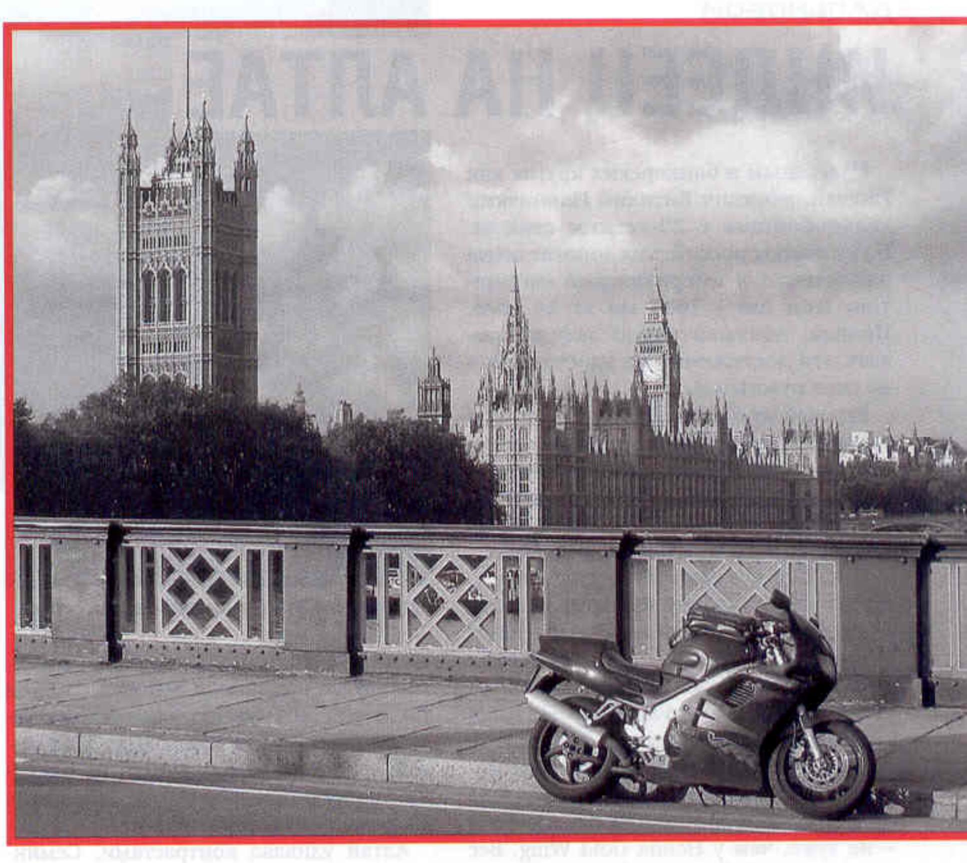
Зеленый. Секунду пережидаю, пока перекресток еще пересекает проехавший уже совсем под красный из поперечного потока наглец (местный вариант ижевского «каблучка», на двери что-то про Pest Control. Клопов выводишь? Понятно, почему спешишь – каждая секунда на счету. Тебе еще мигалку с сиреной!). Пока мысленно с ним общался, засиделся на старте. От «Гелендвагена» спокойно ушел, и вдруг слева с ревом и дымом ко мне подтягивается «тюнинговый» Renault 5. За рулем совсем пацан, глядит на меня и скалится в улыбке, то ли с вызовом, то ли с приветом кореша по крутым покатушкам: мы, мол, с тобой одной крови. Этот Renault был построен, когда пацану купили его первую азбуку. Досталось машинке… Последний раз, похоже, ее покрасили в цвет мытого кирпича с белыми разводами кистью. Она разбита особым автомобильным ревматизмом – у нее болят все узлы и агрегаты, особенно по такой сырой погоде. Коротко киваю водиле, но соседиться с ним не хочу, один целее буду. Эх, черт, маленько нарушу – и вперед.

В правом зеркале стремительно вырастает мАтАцЫклист. Ну, достали… Я вовремя вспоминаю, что не спортсмен, а просто еду на работу. Уступаю дорогу. Парень на Yamaha просвистел дальше, нырнул в узкую щель между машинами, отпрянув от встречного автобуса. Водит или очень хорошо, или очень плохо – понять не успеваю. Удачи тебе!

УТРО ЕЙ НЕ ШЛО

На пешеходном переходе – угрюмая батонистая деваха второй молодости с пакетом из ближней кофейни. Припухшая физиономия, обрамленная макаронами русых волос, взгляд не радуется утру и началу трудового дня… За шесть лет после аттестата она поработала курьером, секретаршей, мелким клерком, а сейчас ее взяли в плановый отдел, она project manager. Чем там занимается? Да тем же, чем занималась бы в нашем Непотребсоюзе – перекладывает бумажки из одной стопки в другую. Наверное, не замужем, и парня у нее нет. После работы с компанией таких же подружек опять пойдет в ближний паб, ударит по пиву, будет нарочито громко разговаривать и ржать до закрытия, потом поедет домой, ляжет спать, не раздеваясь. А утром – вот она, не просыпаясь, переходит дорогу…

Догоняю хищных линий Jaguar особого британского темно-зеленого цвета



с салоном, обтянутым светлой кожей. За рулем – стареющий плейбой. У него все в порядке – дом, клуб, круг общения, совсем еще малой сынишка от четвертой жены, поездки на дорогие курорты и в диковинные страны, прислуга и лучшая медицинская страховка. Зубы на штифтах лучше новых, но кисти рук на рулевом колесе выдают – ему под 70, а желтое лицо жалуется, что печень пошаливает. Ему уже трудно успевать за потоком, но он внимателен и доброжелателен – меня пропускает. Спасибо, мужик, поживи еще в свое удовольствие.

МУТЬ ГЛАЗ АЛКАША

Только почувствовал себя добрым, как слева в мою сторону метнулся белый грузовой микроавтобус. Еле увернулся. «Ты, блин, оборзел?» За закрытым окном водитель иностранных слов не разобрал, но идею уловил. Молодой парень, кожа белая, нездоровая, морщит на острых скулах, мутные светло-голубые глаза потомственного алкоголика. Сегодня он неагрессивен – слишком плохо себя чувствует. Руки на руле в плотных татуировках. По-свойски улыбнулся, обнажив редкие желтые зубы, которых зубная щетка не касалась с его первой ходки в колонию для несовершеннолетних. Даже на этой стезе он не добился успеха. Бедолага… Теперь крутит баранку за 15 тысяч в год, из них еще по четырем судебным приговорам, небось, высчитывают за нанесение материального ущерба в восьми эпизодах.

С таким мотик расколотишь, а компенсацию получат только внуки…

Снова светофор, красный. По переходу утиной стайкой – школьники с группой учителей и родителей. У них экскурсия в ближайший парк. Дети будут общаться с природой, собирать жучков-паучков, а после урока жучков выпустят – потому как экология… Рядом со мной на мотороллере протискивается девчушка. Веселая такая, в открытом шлеме малиновые щеки аж светятся. Ждем-с… Она не оборачивается: у нас, мол, собственная гордость, а ваши крутые мотоциклы-задаваки нам совсем даже неинтересны… Ну вот и зеленый. Привет!

И опять со старта – «30» на первой. Вторая, правый вираж на большом перекрестке с круговым движением, где опять можно себя почувствовать почти неприрученным мотоциклистом. Дальше затяжной подъем – шмыг-шмыг из ряда в ряд. И светофор… Я каждый раз радуюсь, когда попадаю здесь на красный. Стою и любуюсь панорамой Лондона: там – телебашня, там – Сити с домом-огурцом, там – Риджентс-парк, там – Вест-энд, а дальше – парламент и Биг-Бен и все-все-все. Великоват, конечно, город. Но красив!

А вот и контора. И если я не пропал и не застрял в дороге, мне достанется место на ближней стоянке, откуда и в ботах дошаркать – два шага. Я, как коня по шее, глажу мотик по покрытому попоной баку. Ай, молодец! Ну, поскучай до вечера… ⏮

ИНДЕЕЦ НА АЛТАЕ

Известный в байкерских кругах как Индеец, москвич Виталий Ильинский дальнобойщик с 22-летним стажем. На разбитых российских дорогах он не раз выполнял американский «норматив» Iron Ass – 1600 км за 24 часа. Правда, документально зафиксировать это достижение не удосужился – не счел нужным.

Европейскую часть России и братскую Украину Индеец исколесил вдоль и поперек, ежегодные поездки на мотоцикле на отдых в Крым вовсе стали традицией. В этом году путь лежал на Алтай. Жена Ольга с радостью составила компанию.

Планировали ехать на Yamaha Tenere. Но так случилось, что прибегли к запасному варианту – сели на Yamaha Royal Venture XVZ 12TD. Этот огромный байк 1988 года выпуска Индеец купил по смешной цене – всего за $3800. Не работали спидометр и генератор. Зато другие параметры впечатляли: мощность двигателя – 97 л. с., принудительная подкачка подвески, цифровая магнитола, комфорт – не хуже, чем у Honda Gold Wing. Вес мотоцикла – 355 кг, а вместе с седоками и багажом – за полтонны. К тому же аппарат раритетный: во всей России таких вряд ли больше пяти. Словом, когда ехать на Алтай пришлось на «запасном» круизере, Виталий не расстроился.

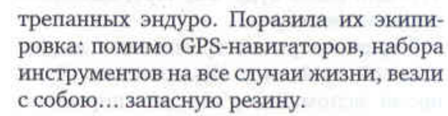
За день Индеец и его «скво» преодолевали километров по девятьсот, на ночлег останавливались у знакомых байкеров или у парней из местных байк-клубов, с которыми знакомились по ходу дела. Нижегородская независимая мотолига, казанский клуб Freeman, «Золотая орда» из Набережных Челнов, челябинский Full



Челябинцы из Full Throttle провожали на джипе.

Throttle, омский «Вольный ветер» и многие другие принимали Виталия с женой так, что те себя чувствовали как дома. Реакция на их приезд всегда была одинаковой: «Из Москвы? Как хотите, но без бани, ужина и «поговорить» не отпустим!» Заночевать в палатке так и не довелось.

Алтай удивлял контрастами. Семинский перевал показался… пригорком. А вот Чикитаман с его серпантином и нависающими над узкой дорогой каменными глыбами, шевелящимися от малейшего прикосновения, впечатлил сильно и надолго. Знаменитое озеро Ая показалось чересчур обжитым: признаки цивилизации повсюду – комфортабельная турбаза, ночные зажигалова с модным диджеем… Этим москвичей не удивишь. Зато именно на Ае встретили и разговорились с тремя австралийскими байкерами. Крепкие, жилистые мужики не первый месяц раскатывали по Сибири на по-



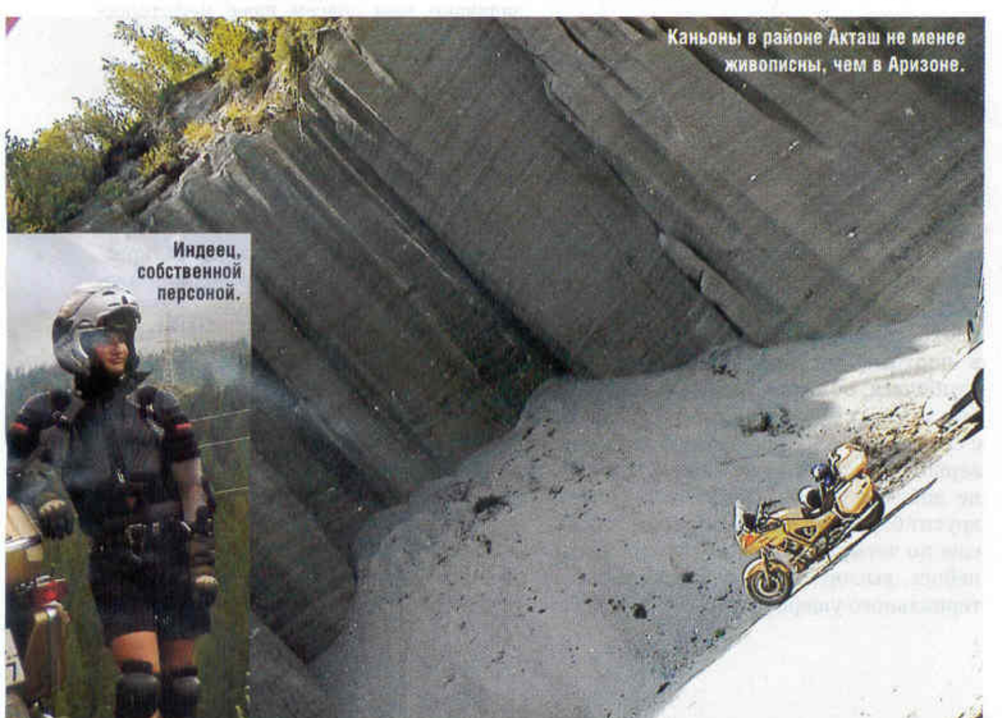
Коллективный портрет с путешественниками из Чехии.

трепанных эндуро. Поразила их экипировка: помимо GPS-навигаторов, набора инструментов на все случаи жизни, везли с собою… запасную резину.

В районе реки Иня на Чуйском тракте догнали двух чехов. И вновь – полная экипировка и невзрачная внешность мотоциклов. Немного посмущавшись, чехи признались, что специально изменили вид байков – дабы не привлекать к себе лишнего внимания: их запугали слухами о процветающем на российских дорогах бандитизме. Но в Сибири все оказалось с точностью до наоборот: узнав, что путешественники прибыли издалека, местные жители и слышать не хотели о деньгах ни за ночлег, ни за вкусную, от пуза, кормежку. От состояния алтайских дорог чехи тоже ожидали худшего…

А вот никого из наших, российских, мотопутешественников Индеец так и не встретил. То ли байкеры-соотечественники для передвижения на дальние расстояния выбирают другой вид транспорта, то ли причесанные европейские пейзажи с гладкими автобанами привлекают их больше, чем дикая, мало тронутая цивилизацией природа родного края… Скалистые берега быстрой Катуни, ее неприступные пороги, кристально чистая вода горных озер Алтая – все это только ждет ценителей. Иностранные мотоциклисты дорогу сюда уже проторили. Где ж вы, россияне? ⏮

Дмитрий СМИРНОВ, корр. «За рулем-регион»



Каньоны в районе Акташ не менее живописны, чем в Аризоне.

Индеец, собственной персоной.

→ ПРОИСШЕСТВИЕ

БАЙКЕРЫ ВОССТАНОВИЛИ СПРАВЕДЛИВОСТЬ

В центре столицы байкеры перевернули джип. Случилось это в конце сентября. Это не беспричинное хулиганство безмозглых подростков, а осознанный акт мести взрослых, вменяемых людей: Land Rover «влез» в организованную мотоколонну, из-за чего пострадали от одного до четырех (по разным источникам) мотоциклов, получил травмы один мотоциклист.

Телевизионные и печатные СМИ принялись выдавать свои версии произошедшего. Чаще виноватыми называли байкеров – карма у них такая: народ по старинке клеймит их без разбору и обвиняет во всех грехах. На сайтах и в форумах байкеры предавали анафеме автомобилистов... Если бы «Мото» высказал свою оценку случившегося, то ее назвали бы предвзятой. Но и промолчать нельзя. Предлагаем читателям версию событий «нейтрального» издания – журнала «ТВ-парк». Из заголовка и всего материала можно сделать вывод, кто был прав.

На днях самые крутые байкеры столицы, закрывая мотосезон, решили с ветерком прокатиться по Садовому кольцу. Парад открывала колонна дорогих «харлеев», «хонд» и «кавасаки», а следом двигались бронированные авто с охраной их владельцев. Неожиданно в ряд процессии вклинился внедорожник Land Rover Defender. Отбросил к обочине одного из мотоциклистов и ударил по газам. Разъяренные байкеры догнали глянцевую махину, взяли в кольцо, разбили стекла и выволокли водителя наружу. Пока одни разбирались с виновником происшествия (по слухам, это был один из клипмейкеров Кристины Орбакайте), другие перевернули его «джип». По информации очевидцев, слегка ошарашенные сотрудники милиции, не желая вмешиваться в это дело, дали всем участникам сорок минут, чтобы те убрались восвояси. А затем объявили план «Перехват» по их поимке. Который, естественно, не принес никаких результатов. ⏮













Спасибо журналу «ТВ-парк» за предоставленные фотографии.

→ КЛУБ-ИНФО

«ВОЛК» СНЯЛСЯ В КИНО

Героиня новой комедии режиссера Аллы Суриковой «О любви в любую погоду», журналистка Вика, разъезжает по городу Уйску исключительно на мотоцикле «Волк». Его предоставил для съемок Ирбитский мотозавод. «Волк» весь фильм сопровождает «девушку с характером» – красивый и мощный, он отлично дополняет байкерский образ Вики.

В главной роли – Дарья Калмыкова. В фильме, кроме нее и «Волка», снимались Алексей Панин, Людмила Максакова, Вячеслав Шалевич, Татьяна Кравченко, Александр Балуев, Сергей Никоненко, Александр Адабашьян, Любовь Полищук и др. артисты кино и театра. ⏮

БОРОДАТЫЙ? ЗАХОДИ!

В Рунете появился необычный сайт «Клуба бородачей и усачей» (www.borodachi.ru). Инициатором и проводником его в жизнь стал небезызвестный московский байкер. Попадание в «десятку»: для многих двухколесных наличная растительность – важный атрибут имиджа, который ценится наравне с кожано-металлическим прикидом. Это и составляющая стиля, и средство самовыражения. ⏮

ЧТОБЫ ЗНАЛИ ВСЕ

«Мото» готовит к следующему сезону календарь событий 2005 года. Присылайте информацию о планируемых мероприятиях (с датами!), данные о новых мотообразованиях (если произошли изменения, направьте уточнения, дополнения к тем сведениям, которые лежат в нашем банке данных на сайте www.moto.zr.ru), а также эмблемы ваших объединений. Почтовый адрес редакции: 107045, Москва, Селиверстов пер., 10; факс: (095) 737-4192; электронная почта: moto@zr.ru. ⏮

ДРОНЬ, КАЧАН, ЖЕЛЕЗЯКУ – ПОБОТАНИМ МУТИТЬ ТАРТИЛЛ



Фото Максима СТЕПАНОВА

У байкеров – собственный жаргон. Или, если хотите, словарь. Он живет, эволюционирует, некоторые словечки отмирают, поскольку выходят из обихода предметы или явления, которые они обозначают, на смену приходят новые... Московский байкер Иваныч, идеолог и создатель сайта «Мотохрам», подготовил байкерский словарь. Публикуем его в сокращенном виде. Полная версия – на www.motohram.ru.

АБЗАЦ – 1) конечная остановка; 2) поломка.

АГРЕГАТ – 1) мотоцикл, как правило, мощный; 2) культурист.

БАГ – незаметный дефект, поломка, которая выявляется только при эксплуатации.

БАЗА – место сбора, тусовки, байк-клуб. Новомодное – **КЛАБ-ХАУС**.

БАЙК – любимый мотоцикл. Байк для байкера больше, чем транспортное средство. Он – идол, фетиш, товарищ и брат; средство самовыражения и символ свободы.

БАЙКЕР – водитель двухколесного транспортного средства, ездящий на хромированном мотоцикле, с которого свисают куски кожи. В основе философии байкеров лежит дружба, превращенная в братство по духу, интересам, взглядам. Отличительная черта отношений между байкерами – взаимное уважение, возможность каждого рассчитывать на плечо товарища. Люди добрые, спокойные и благородные.

БАЙКЕРСКИЙ ЧАЙ (спорное, имеет много трактовок) – 1) очень горячий чай, который пьют, чтобы согреться после долгой дороги; 2) очень крепкий чай, который пьют, чтобы протрезветь; 3) подогретая смесь водки и пива с очень крепким чаем, который пьют, чтобы быстро опьянеть; 4) в некоторых бандах – смесь масла, мочи и грязи для ритуала посвящения новичков – в проспекты или трайкеров – в байкеры; 5) в некоторых кафе и забегаловках – пойло; 6) чай в пивной кружке.

БАЙКЕРСЫ – байкерская обувь, напоминающая «гриндерсы» или «камелоты»: из толстой крепкой кожи. Обычно шьются на заказ.

БАНДАНА – повязка, обычно носится на голове; средство защиты от пыли и солнца, ею прикрывают шрамы от былых падений, она указывает на принадлежность к мотоциклетной группе. Должна быть обязательно кожаной, поскольку кожа не продувается, не промокает, достаточно эластичная и прочная. На солнце в такой бандане не напечет лысину. Неутилитарное назначение Б.: повязанная на голове, информирует, что ее обладатель принадлежит к мотоциклетной братии. Б. на руке – знак траура о погибшем брате; на ручке сцепления – знак просьбы о помощи, на ручке тормоза – байкер ищет компанию для путешествия или зажигалова. Если Б. свернута в полоску и повязана на голове – также знак траура, но чаще – символ мести за погибшего брата, знак, что ее обладатель в состоянии войны с обидчиком или другим клубом. Б. – хорошая повязка на рану при «асфальтовой болезни», жгут при кровотечении, фиксатор шины при переломах и вывихах. Она заменит порванный ремень генератора, а скрученная в жгут послужит отличной плеткой. На Б. иногда пишут имя владельца, название или девиз клуба, рисуют эмблему. У нее масса возможностей и способов применения. Тряпочная Б. неправильная, она промокает и забивается пылью.

БАШНЯ – 1) надстройка над коробкой передач, один или несколько цилиндров; 2) головка цилиндров; 3) голова, когда ее сносит.

БОТАНИТЬ – 1) ехать не спеша, в свое удовольствие. Производное от слова «боты»: в них быстро ходить невозможно; 2) ездить по барам и квасить.

БРИТВА – скоростной мотоцикл.

БУБЕНИТЬ – 1) говорить бессвязно, чаще в нетрезвом состоянии; 2) сознательно напиваться.

БЫЧИНА – соревнование байкеров на мотоциклах, кто кого перетолкает или перетянет.

ВОДОХЛЮП, он же **МОКРЫЙ**, он же **ВОДНИК** – мотоцикл с водяным охлаждением.

ВОЛЬТМЕТР – фара, яркость накала лампочки которой информирует о степени зарядки аккумулятора.

ГОРШОК – 1) шлем, каска; 2) цилиндр; 3) неопытный мотоциклист; 4) попросту трус.

ГРЕТЬ РЕЗИНУ – кататься от обочины к обочине пьяным в хлам.

ДИВАНЩИК – водитель автомобиля.

ДИГГЕР – разновидность чоппера.

ДРИСТАМЕТ – тарахтящая техника, сильно дымящая.

ДРОНИТЬ – дергать ручку газа, рычать двигателем на светофорах.

ЖЕЛЕЗЯКА – ласковое название байка.

ЖЕЛЕЗНАЯ ЖОПА (ЗАДНИЦА) – звание, присуждающееся мотоциклисту, проехавшему 1000 миль (или 1609 км) за сутки.

ЗВЕЗДЕЦ – поломка цепной передачи, разрыв цепи, загибание и поломка зубцов звездочки. Часто используется как выражение полной безысходности, если невозможно что-либо исправить.

ЗАЖОПНИК – пассажир на заднем сиденье.

ЗАТЫЧКА – 1) пробка бензобака; 2) транспортная пробка на дороге; 3) патовая ситуация в споре или каком-либо деле.

ЗИДОМОНЫ – владельцы «Восходов», «Сов», «Курьеров».

ИЖжога – мотоцикл марки «Иж», скутер, мотороллер.

ИМХО – транслитерация англ. **IMHO** (аббревиатура: in my humble opinion), переводится как «по моему скромному мнению», «на мой взгляд».

(Продолжение следует)

О МОТОБЕЗОБРАЗИЯХ И ДУРАКАВАЛЯНИИ,

ИЛИ КТО СТАЛ ЧЕМПИОНОМ МИРА-2004 ПО СТАНТ-РАЙДИНГУ

Второй и заключительный этап чемпионата мира по стант-райдингу прошел в Донингтон-парке (Великобритания). С действующим чемпионом мира Кристианом Пфайфером (Германия) за титул чемпиона спорили такие звезды, как Антонио Карлос Фариас (Испания), Умбэрто Рибеиро (Португалия), Сонни Фергюсон и Пол Говер (Великобритания). Кроме демонстрации наглого нарушения законов физики, зрители насладились гонками мотоциклов исторических моделей, «супермото», полетами спортсменов-фристайлеров, мастерством триалистов-юниоров. Одним из «гвоздей» программы обещала стать попытка установить новый мировой рекорд по прыжкам в длину на мотоцикле. Серьезные мероприятия время от времени разбавляли выступления «Фиолетовых шлемов» с острова Мэн, претендующих на первое место в мире по мотобезобразиям, дуракавалянию и способных заставить краснеть даже столетнюю старушенцию…

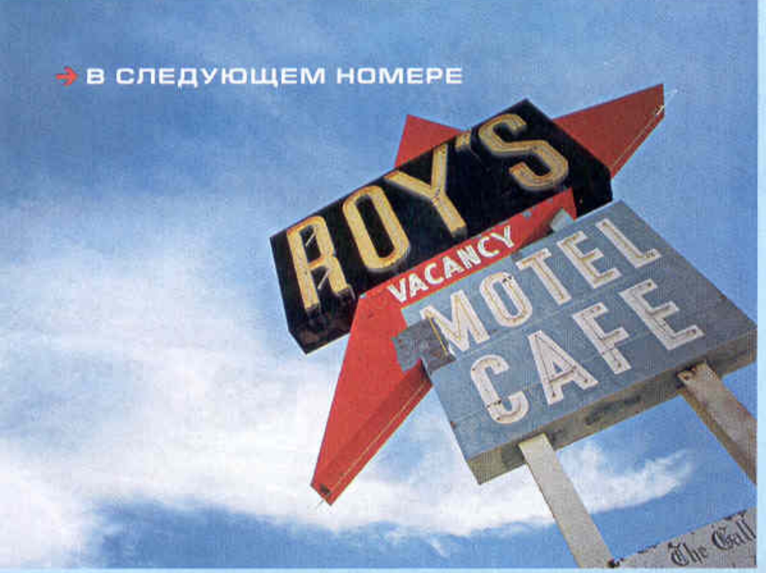
Подробный отчет собственного корреспондента «Мото» в Великобритании Антона Барсукова обо всем этом и результаты соревнований – в следующем номере.

Фото Антона БАРСУКОВА











ОТ ЗАКАТА ДО РАССВЕТА



Пересечь североамериканский континент давно грозились столичные байкеры Макс Любер и Дипломат. Наконец затея удалась. Дальнобойщики проделали путь из солнечной Калифорнии до г. Дайтона Бич, штат Флорида. Преодолев огромное расстояние на двух Harley-Davidson, за десять дней успели погостить в резервациях индейцев, в городах с до боли знакомыми российскому киноману названиями: Лос-Анджелес, Голливуд, Малибу, Лас-Вегас, Хьюстон, Санкт-Петербург, Атланта, Санта-Барбара… В Дайтоне попали в самую гущу байкерского фестиваля, собравшего около 150 000 (!) мотоциклистов со всего мира… Подробности и впечатления – в следующем номере «Мото».







Вот и закончен читательский конкурс «правдивых историй». В следующем номере мы назовем имя победителя – владельца круизера.

ТРИБУН КРОШКА БИЛЛ

Во времена, когда Никиту Сергеича уже сняли, а Леонид Ильич еще и не думал становиться дорогим и любимым, в московском дворе на Остоженке жил кумир окрестных пацанов Вовик.

Новенькую, сводившую с ума голубоватым хромом «Яву-350» Вовик ублажал так, что в сердцах его многочисленных подружек разгоралась неуправляемая, первобытная ревность! Понять длинноногих несложно: всякой хочется внимания, а его-то и нет: чехословацкие железяки Вовик любил больше, чем подружек. И, как назло, трудно было найти в Москве другого такого же роскошного парня! Никто так красиво не носил душистую, промасленную «косуху», не курил заграничные сигареты «Мальборо», не бренчал так же душевно на гитаре. И тем более, никто так лихо и грациозно не гарцевал на огненной «Яве»!

По сегодняшним меркам, мотоцикл был скромный: даже ураган в спину не разогнал бы его до 130 км/ч. Но Вовик использовал возможности «Явы» на сто процентов, и медленнее «максималки», не имея на то непреодолимых причин, никогда не ездил. В кармане носил заграничный журнальчик «Чехословацкое мотор-ревю», дорожил им, как хунвейбин цитатником Мао, и достойным слушателям цитировал: «На мотоцикле «Ява» молоко на базар не возят! На нем открывают мир!» Эти проникновенные слова редактора чешского журнала брали за душу, а лицо самого героя заливал румянец гордости, глаза увлажнялись. Девушки за это любили парня пуще прежнего.

Был у Вовки закадычный друг. Круглый год он щеголял в джинсах – настоящих, контрабандных, «из-за океана». Имени парня никто не знал, а отзывался он на прозвище Крошка Билл. Мрачноватому, немногословному, простому, как монтажка, ему цены не было, когда приятель Вовка собирался к подружке, проживавшей в доме с враждебно настроенным населением. Используя минимум слов, Крошка легко «переубеждал» не только отдельных пацанов, но и сплоченные коллективы… Роль «второго пилота» при сиятельном дружке Крошку Билла вполне устраивала. Было у Крошки и другое достоинство: задней половины «явовского» седла ему, мягко говоря, не хватало, и соответствующая часть его исполинской фигуры прикрывала от дождя номерной знак.

При знакомстве с перспективной девушкой наш неотразимый Вовик часто пользовался хорошо отработанным приемом. Понизив голос почти до шепота, рассказывал об опаснейшей работе сверхзасекреченного космонавта, коего недавно запускали к Луне, система жизнеобеспечения, как обычно, на полпути отказала – пришлось немедленно катапультироваться. Да вот беда: парашют, собака, не раскрылся! Спасла сибирская тайга: весь исцарапался, вывихнул драгоценную левую ягодицу… Но жив!

Девушка слушала, раскрыв рот: перед ней легендарный пилот, подвиг которого упорно замалчивало руководство страны!.. Мы же едва сдерживали смех, ибо хорошо знали имя космонавта. Лишь Крошка не улыбался – вспоминал…

А было так. Уже в глубоких сумерках Вовик с Крошкой мчались по Щелковскому шоссе, стремительно приближаясь к хорошо в те годы известному «трамплину» неподалеку от Медвежьих озер. Вовик любил прыжки на мотоцикле! Предвкушая острое удовольствие от полета, изготовился, привстал на подножках. Крошка – на заднем сиденье. Он тоже не дурак: крепко вцепившись в ремешок седла, так же привстал на своих подножках.

«Ява» взмыла в воздух, подарив Вовику секунду восторга. Приземление же оказалось странным: что-то твердое ударило в «пятую точку», и «спортсмен» будто провалился. Ба! Твердо – потому что седло исчезло… Где оно? Оглянулся… Эту картину не забыть до смерти. Вдогонку мотоциклу по шоссе мчалось нечто мистически жуткое, высекающее снопы искр! Это был несчастный Крошка Билл, все так же крепко державший ремешок седла. Нелегко погасить космическую скорость пятками, сиденьем и той частью тела, что закрывала номер! Вовик уже затормозил, остановился, а Билл, со страшным скрежетом высекая искры, удалялся в сторону Медвежьих озер… Впрочем, до деревни не дотянул, так что других пострадавших не было.

Вовик включил передачу, подъехал к Биллу. Тот, придерживая руками остатки седла и клочья любимых джинсов, медленно поднялся во весь свой гигантский рост и, видимо, впервые в жизни произнес речь. Сейчас это был трибун – Цицерон, Ленин и Троцкий в одном лице! Досталось даже тому, кто зажег на небе первые звезды!



…Дольше всего искали во тьме Крошкины ботинки и фрагмент дефицитных американских штанов с задним карманом, в котором лежали ключи от квартиры. Ведь остальное – дело наживное. Нарастет!

А Вовик с тех пор не забывал закрепить седло.

Виктор СЛЕСАРЕВ, рисунок Сергея ЧИРКОВА

«КОЗЛЫ!»

По горному серпантину возвращался домой на «Яве». На прямом участке навстречу едет «девятка», моргает фарами. Я чуть сбросил скорость. Когда поравнялись, услышал из окна возглас девицы: «Козлы!»

Я опешил: за что?! Обидно… Догонять не стал, подумал: «Сама не лучше». Поддал газу и, наклонив «Яву» почти до асфальта, начал входить в крутой вираж.

А выхожу из поворота – вижу, что лечу прямехонько в стадо козлов. Тормозить поздно… Практически лежа влетел в гущу стада.

Отделался царапинами и легким испугом, но «Яве» и одному козлику не поздоровилось. Пришлось выкупать у хозяев «тело». Мотоцикл скоро восстановил, и теперь его сиденье обтянуто выделанной «трофейной» шкурой. А для себя понял, что не все сказанное нужно относить на свой счет и понимать в худшем смысле.

Сергей БОРИСОВ, республика Казахстан, г. Серебрянск

Антон ГАВРИЛОВ, технический директор компании по ремонту мототехники «Артмото», Москва

ЦЕПНЫЕ СТРАДАНИЯ

КАК ТОЛКОВО ОБСЛУЖИВАТЬ ГРМ 4-ТАКТНОГО МОТОРА

В моторе «японца» что-то зашумело, но что именно, на слух не поймешь... Кто-то вспомнит фильм «Трактористы» 30-х годов и вздохнет: перевелись мастера, способные с пяти шагов определить, какой клапан стучит и какой вкладыш износился...

Одним из источников шума может быть привод газораспределительного механизма (ГРМ). С начала 90-х цепи окончательно вытеснили из привода ГРМ все другие конструкции («ременные» Ducati – не в счет). Сейчас обычные роликовые цепи постепенно вытесняются из двигателей так называемыми «бесшумными цепями». Название оправдано: если обычная цепь всего лишь опирается на зуб, то «бесшумная» – охватывает его, причем плавно и мягко. Такие цепи конструктивно сложнее, тяжелее и дороже, но намного надежнее и долговечнее.

Так что же шумит в нашем моторе? Более всего вероятна неисправность в самом ответственном узле – натяжителе. С него и нужно начинать проверку. Почти все натяжители автоматические и в регулировке не нуждаются. При правильной эксплуатации этот механизм остается работоспособным в течение всего срока службы двигателя. Сильно изношенным он встречается редко и только в очень старых моторах. Но и он ломается, и чаще всего из-за вмешательства дилетантов.

Диагностику нужно начинать (как и любой ремонт, связанный с приводом ГРМ) с демонтажа натяжителя. Тем более, если мотор разбираете впервые и не знаете тонкостей его конструкции, а в ней масса коварных особенностей. Например, на крышке клапанного механизма между двумя распредвалами, как правило, установлен успокоитель, он может слегка продавливать цепь. Если крышку снять, цепь ослабнет. При исправном натяжителе его толкатель тут же выдвинется и натянет ее. Неопытный механик, обрадовавшись тому, что цепь в хорошем состоянии, тут же начнет устанавливать крышку на место, надавливать, потому как что-то мешает... А напрасно: толкатель в предыдущее положение не вернется, и не должен. Надавишь чуть сильнее – и ломается либо стопорный механизм натяжителя, либо его башмак. Если же выдержат они – растянется цепь, даже прочная «бесшумная», причем, как правило, неравномерно. И как только заведешь мотор, из него начнет доноситься звук, очень похожий на стук клапана... К нам не раз обращались отчаявшиеся владельцы мотоциклов, сами же их изуродовавшие. После многократных регулировок клапанов зазоры утянули настолько, что двигатель работал с перебоями, со стрельбой, но тарахтел как допотопная швейная машинка.

Чтобы квалифицированно провести диагностику узла, нужно знать, как он устроен. Рассмотрим наиболее распространенные конструкции.

Реечный натяжитель встречается чаще всего в двигателях старых мотоциклов. Он прост в обслуживании и достаточно надежен в эксплуатации. Главный элемент механизма – толкатель. Будучи поджата пружиной, эта деталь устраняет слабину цепи, а задвинуться обратно в корпус ей не дает храповой механизм. Он представляет собой подпружиненный стопор, упирающийся в зубцы рейки. Чтобы утопить толкатель, перед сборкой выньте пружину и нажмите на стопор в направлении, указанном на фото стрелкой. Только после того, как закрепите натяжитель на картере, можно установить пружину и сжать ее, закрутив заглушку. Не пытайтесь полностью вынуть толкатель из корпуса – пара неразборная.

Винтовой натяжитель чаще встречается на современных мотоциклах. В отличие от реечного, он регулирует натяжение цепи



А – звездочка для бесшумной цепи внешне напоминает шестерню. Она видна под механизмом, устраняющим шум моторной передачи: 1 – звездочка; 2 – дополнительная шестерня моторной передачи; 3 – основная шестерня; 4 – демпфирующие пружины. **Б – бесшумная цепь.**



Реечный натяжитель: 1 – болт пружины; 2 – корпус натяжителя; 3 – подпружиненный стопор рейки; 4 – рейка; 5 – пружина; 6 – уплотнительное кольцо. **Стрелкой указано направление, в котором нужно давить на стопор, чтобы утопить толкатель.**

Натяжитель с клиновым механизмом: 1 – крышка пружины клина; 2 – корпус натяжителя; 3 – клин; 4 – пружина клина; 5 – пружина толкателя; 6 – болт-ограничитель; 7 – паз для болта-ограничителя; 8 – толкатель. **Резьба крышки пружины сломалась при аварии (выделено красным).**

бесступенчато, а значит, более точно. Здесь пружина толкателя не сжимается, а скручивается. Расправляясь, она вращает винт, выдвигающий толкатель. Загнать его обратно в корпус не позволяет резьба. Чтобы его утопить, открутите заглушку на корпусе и, нащупав отверткой с узким жалом шлиц на винте, закручивайте его, пока толкатель не зайдет до упора. Удерживая винт в этом положении, установите натяжитель на место, затяните болты крепления и лишь потом отпустите отвертку и закрутите заглушку.



Проверка работоспособности винтового натяжителя. Поворачивая винт, утопите толкатель в корпус, затем отпустите винт – он должен со стуком выдвинуться до упора.



Винтовой натяжитель:
1 – винт расположен под болтом-заглушкой;
2 – корпус натяжителя; 3 – толкатель.

Натяжитель с клиновым механизмом встречается редко, но его конструкция достойна упоминания. В нем нет ни тонких зубцов, ни «нежной» резьбы. Узел не назовешь компактным и простым, зато сломать его практически невозможно. Натяжение цепи регулирует бесступенчато – в этом отношении механизм не хуже винтового. Толкатель выдвигает пружина, а пределы перемещения ограничивает болт, заходящий выступом в паз на толкателе. Вернуться обратно в корпус ему не дает клин, поджимаемый пружиной. Чтобы утопить толкатель, открутите крышку пружины, удалите ее – и тогда сможете вынуть клин. После установки натяжителя вставьте клин, пружину и закрутите ее крышку.

Есть еще одна конструкция – гидравлическая. Она широко применяется в автомобильных двигателях, а на мотоциклах встречается крайне редко. Такие узлы весьма долговечны – в них нет трущихся деталей, давление масла сглаживает удары и рывки, возникающие при работе ГРМ. Все это справедливо для спокойного автомобильного двигателя. Но стоит возникнуть малейшему перепаду давления масла, что свойственно форсированному мотоциклетному мотору, – и узел может не справиться с сильными колебаниями цепи. Как следствие – поломка двигателя.

Чтобы гарантированно доехать до финиша без поломок, спортсмены устанавливают самый надежный – четвертый вариант натяжителя без какой-либо автоматики. Он – цангового типа (вроде того, что установлен в «Жигулях», но без пружины). В этом случае цепь натягивают вручную, а затем фиксируют регулировку, затянув цангу. Цепь и звездочки в этом случае изнашиваются быстрее. Но гонщики идут на такие потери, потому что знают – во время гонки такой узел не подведет.

Разобравшись в конструкции, приступайте к диагностике. После извлечения натяжителя толкатель должен полностью выдвинуться. Если он реечного типа, попытайтесь руками выдвинуть его еще дальше. Удастся – значит, просела пружина, нет – попробуйте силой рук вдавить его внутрь корпуса. Получится – повреждена «трещотка». И в том, и в другом случаях дефектному узлу место в куче металлолома.

Механизм «трещотки» весь на виду. Осмотрите его. Если увидите, что некоторые зубцы повреждены, знайте – работать механизму осталось недолго. Не рискуйте – замените. У натяжителя с винтовым механизмом попробуйте втянуть толкатель, вращая отверткой его винт. При этом вы должны ощущать только сопротивление скручивающейся пружины, но заедать винт не должен! Попробуйте руками вытянуть-утопить толкатель в разных положениях. Если хоть в одном из них обнаружите люфт, без сомнения, узел поврежден.

Клиновой натяжитель сломать сложно, разве что сломается корпус, который сильно выступает из двигателя. Проверьте, нет ли на нем трещин, попытайтесь покачать толкатель: вдруг какой-нибудь «умелец» все-таки сумел их повредить.

Положение, при котором толкатель максимально выдвинут, соответствует максимальному износу цепи. Чтобы проверить ее состояние, вставьте натяжитель с выдвинутым полностью толкателем на свое место и прижмите рукой с разумным усилием (механизм ГРМ полностью собран). Слегка поворачивайте коленвал по ходу вращения – чтобы натянуть цепь. Если корпус натяжителя сядет на свое место полностью, – цепь (а также звездочки, успокоители и башмак натяжителя) нужно заменить. Если нет, – снимите клапанную крышку и осмотрите успокоители и башмак натяжителя. Увидите, что они разрушены или болтаются на своих посадочных местах, скорее всего, причина шума в них. Если нет, – ищите неисправность в других узлах мотора.

При сборке двигателя после ремонта натяжитель устанавливайте в самую последнюю очередь, причем с полностью утопленным толкателем. Но если в клапанной крышке нет успокоителей цепи, этот узел лучше устанавливать, когда она снята. Будет возможность напоследок еще раз проверить совпадение меток на коленвале и распредвалах. Когда натяжитель на месте, прокрутите коленвал вручную на три-четыре оборота (только по ходу вращения!), чтобы его башмак занял рабочее положение. Это нужно делать либо поворачивая гаечным ключом коленвал за гайку или болт на нем, либо, если двигатель собран, руками вращая колесо. Вращать следует в направлении по ходу движения при включенной высшей передаче. Ни в коем случае не прикладывайте усилие к распредвалам!

КОМПРЕССИЯ УДРАЛА...

ОСОБЕННОСТИ РЕМОНТА ДВИГАТЕЛЯ YAMAHA YZF750

Мотор купленного по случаю мотоцикла «скисал». Замена свечей, инспекция зажигания и регулировка карбюраторов ничего не дали. Когда аппарат пригнали в сервис, один из цилиндров едва дышал. Проверка компрессии подтвердила худшие опасения – нужен ремонт или головки блока, или цилиндро-поршневой группы...
О том, как исправляли последствия ошибок предыдущих владельцев, рассказал механик по ремонту мототехники столичной фирмы «Стрит-сервис» Сергей УГРЕШСКИЙ.

ПОДГОТОВКА

Для демонтажа головки и блока цилиндров двигатель с рамы этого мотоцикла снимать необязательно. Нужно отмыть его и все, что находится над ним, чтобы в разобранный мотор не попала грязь.

Слили масло и антифриз – это сделать просто. Но важно не забыть слить жидкость из блока цилиндров – нужно наклонить мотоцикл в сторону пробки. Над двигателем расположен кожух, отделяющий бензобак от тела радиатора. Чтобы кожух не мешал, на время ремонта его удалили. Сняли воздушный фильтр, радиатор. Отсоединили все шланги системы охлаждения вместе с термостатом, высоковольтные провода свечей и провода датчиков (разъемы выполнены так, что перепутать их сложно, но, чтобы упростить сборку, их пометили).

В операции демонтажа выпускных труб и блока карбюраторов тоже ничего хитроумного. А вот с патрубком, по которому охлаждающая жидкость подается из блока в помпу, обращайтесь аккуратно: он уплотняется резиновыми кольцами, так что демонтировать его следует осторожно – не повредить бы резину. (Забегая вперед: перед сборкой эти кольца нужно смазать тонким слоем герметика.) Чтобы освободить блок от деталей системы охлаждения, открутите болт, крепящий патрубок, снимите алюминиевый коллектор с блока и лишь затем, покачивая, разъедините детали. Масло подается в головку из системы смазки по двум шлангам высокого давления. Мы открутили их верхние штуцеры и, чтобы защитить от пыли, обмотали полиэтиленом. Уплотнение – медные шайбы. Если не собираетесь менять их на новые (что желательно), хотя бы отожгите.

РАЗБОРКА

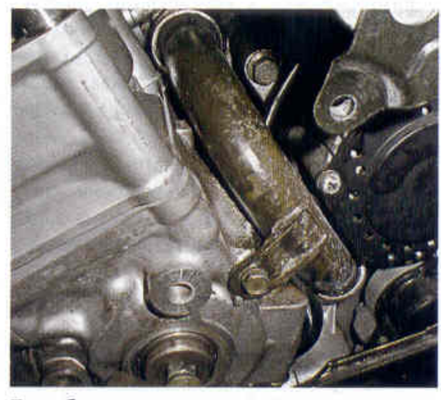
Сняли клапанную крышку, успокоитель цепи. Если будешь неосторожен при работе с цепью или натяжителем, распредвалы могут случайно провернуться. Чтобы клапаны не «встретились» с поршнями, перед тем, как заниматься разборкой привода газораспределительного механизма, проследите, чтобы поршни не оказались в ВМТ. Лишь приняв меры безопасности, можно приступать к проверке состояния цепи и натяжителя. Убедившись, что этим деталям до замены еще жить и жить, мы продолжили разборку двигателя.

Сняли крышки постелей распредвалов и освободили валы от цепи (когда натяжитель снят, это сделать нетрудно). Попутно проверили состояние кулачков, шеек распредвалов и их постели: ни задиров, ни следов повышенного износа не обнаружили. Чтобы потом не искать упавшую в картер цепь, подвесили ее на крючке из толстой проволоки. При демонтаже головки, а затем и блока цилиндров также не забывайте поддерживать цепь. Когда будете поднимать блок, следите, чтобы поршни не ударились о край картера.

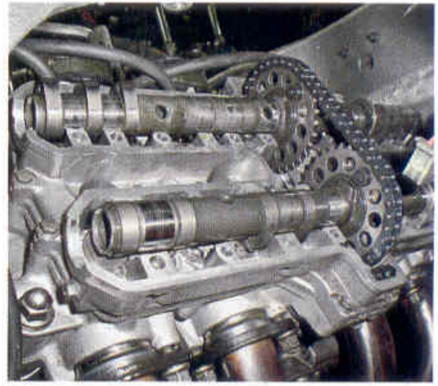
Вот и нашли «засаду»: у поршня первого цилиндра залегли все три кольца. Причем только с одной стороны. Поршень сняли и взялись извлекать кольца. Эта работа требует аккуратности и терпения: одно неосторожное движение – кольцо согнется, и ничего другого не останется – его придется выбросить... Чтобы растворить нагар, опыляли канавки из аэрозольного баллончика с жидкостью для удаления нагара из камеры сгорания. Можно воспользоваться и жидкостью для чистки карбюраторов. Затем, выждав некоторое время (чтобы жидкость просочилась в зазоры), очень осторожно пытались покачать кольца в канавках. Как только жидкость высыхала, снова их смачивали. И так – больше часа. Когда кольца оказались на свободе, ветошью, смоченной растворителем, удалили все следы нагара. Металлическими скребками и «нулевкой» можно пользоваться только при чистке боковых и внутренних поверхностей колец. Но не канавок в поршне! (Берегите себя! Чтобы не отравиться,



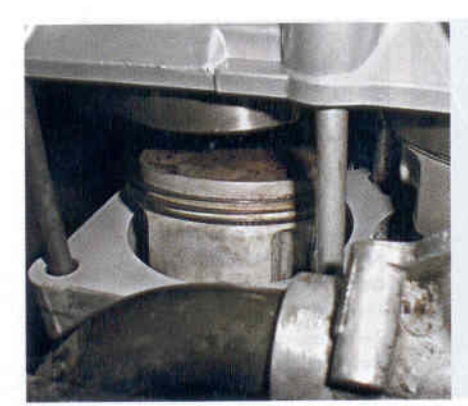
Болт слива охлаждающей жидкости из блока (выделен красным).



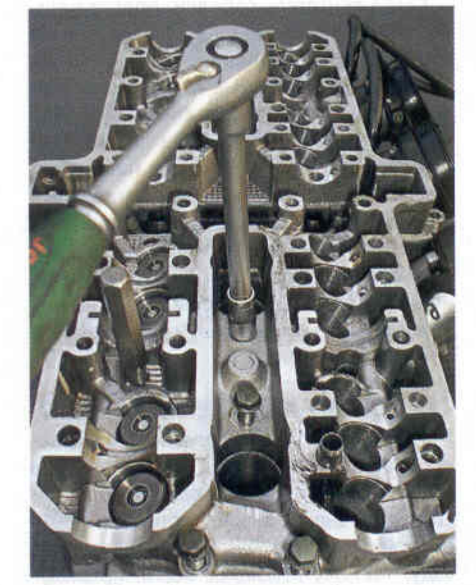
Патрубок системы охлаждения, соединяющий коллектор на блоке цилиндров и помпу.



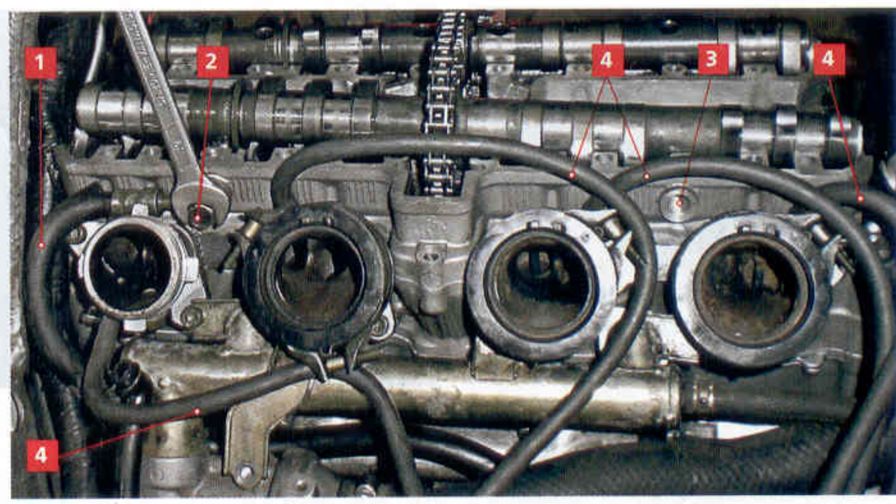
Демонтаж распредвалов. Натяжитель удалили, и цепь ослабла до такой степени, что ее можно легко снять со звездочек.



Причина проведения ремонта – поршень с залегшими кольцами.



Сборка «бутерброда» из деталей головки.



Расположение шлангов и трубок на головке цилиндров:
1 – левый шланг, подающий масло в левую магистраль головки;
2 – болт крепления шланга; 3 – отверстие, к которому подводится масло из правого шланга;
4 – трубки для синхронизации карбюраторов.

работайте с растворителями на свежем воздухе или под вытяжкой!) Покончив с этим и убедившись в том, что детали поршневой группы не изношены и работоспособны, установили поршень на место.

ЧТО С ГОЛОВКОЙ БЛОКА?

Проверка керосином (на протечку) показала, что пары клапан-седло достаточно герметичны. Все-таки, чтобы убрать частички нагара и мелкие дефекты, накопившиеся за долгие годы работы, решили притереть клапаны тонкой абразивной пастой.

Головка блока этого двигателя состоит из двух деталей. Верхняя часть – постель распредвалов, в которой выполнены отверстия для стаканчиков, через которые кулачки давят на клапаны. Притирать клапаны, не разобрав этот «бутерброд», очень неудобно. К тому же можно запросто повредить поверхность отверстий, в которых работают стаканчики. Разъединить половинки «бутерброда» несложно – достаточно открутить болты. Но есть одна тонкость: впускные и выпускные клапаны наклонены в разные стороны, а потому не дадут снять постель. Более того, впускные клапаны в этом двигателе наклонены под разными углами, поэтому, чтобы «бутерброд» разобрался, следует начинать рассухаривать именно с них. Для чего лучше всего воспользоваться съемником в форме струбцины, но можно обойтись и рычажным. При работе с рычажным съемником следует упирать клапан в какую-нибудь мягкую поверхность, например, кусок толстой резины или сосновый брусок. Причем тарелки клапана должны упираться либо всей поверхностью, либо, что еще лучше, центром. Пружины таких клапанов довольно слабы, и некоторые физически крепкие механики, чтобы не рисковать, предпочитают рассухаривать клапаны, придерживая их тарелку пальцами.

И еще одно предупреждение: на верхней половине «бутерброда», снизу, есть две трубки, по ним масло поступает к постели распредвала выпускных клапанов. Снимать их ни к чему, постарайтесь их даже не задеть. Нарушите подачу масла – получите «подарок» в виде заклинившего распредвала.

Перед тем как клапаны притирать, сняли маслосъемные колпачки. Когда работу закончили, все детали тщательно отмыли керосином и просушили сжатым воздухом.

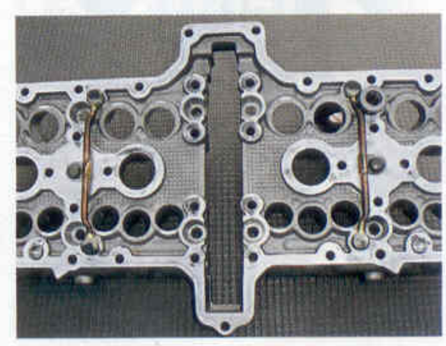
При сборке установили новые маслосъемные колпачки и, смазав стержни клапанов моторным маслом, «засухарили» выпускной ряд. Между половинками «бутерброда» положили новую прокладку и собрали его, затянув болты с моментом 1,5 кГм. Так же собрали и впускные клапаны. После притирки тепловые зазоры всегда уменьшаются. Поэтому, установив распредвалы, зазоры проверили и, подобрав регулировочные шайбы, подкорректировали их величину.

СБОРКА

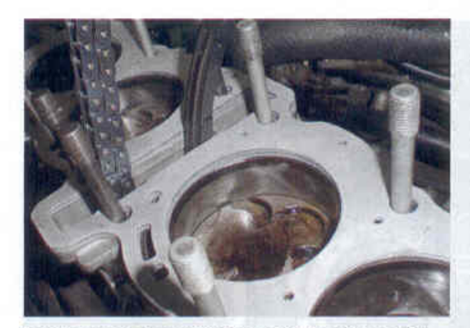
Разумеется, купили комплект новых прокладок. Поршни и цилиндры перед установкой смазали моторным маслом. В нижней части цилиндров этого двигателя фаски выполнены так удачно, что кольца не пришлось сжимать какими-либо устройствами. Постукивая киянкой по верхней плоскости блока, сначала надели его на средние, а затем и на край-



Натяжитель цепи расположен под блоком карбюраторов. Перед установкой выкрутите болт-заглушку пружины, выньте пружину и утопите плунжер.



Масло из магистралей впускного распредвала поступает к магистралям выпускного по медным трубкам. Будьте с ними аккуратны: любое их повреждение приведет к падению давления масла в двигателе.



Пакет из металлических прокладок уложен на блок. То, что пластины разошлись, – не беда: сожмутся при затяжке гаек.





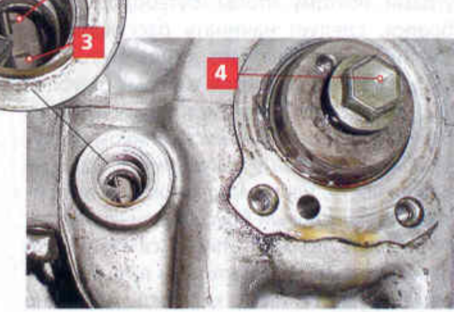
Крышки нумеруются слева по ходу мотоцикла:
1 – номер крышки;
2 – буквы, обозначающие тип распредвала: EX означает выпуск, IN – впуск.

ние поршни. На новую прокладку установили головку блока и затянули ее гайки крест-накрест с моментом 4,1 кГм.

Метки положения распредвалов найти несложно – они расположены на звездочках и должны совпасть с приливами на крышках постели. Чтобы увидеть метку ВМТ, нужно выкрутить пробку из картера и, глядя в отверстие, поворачивать коленвал до тех пор, пока метка не совпадет с флажком, расположенным вглубине (см. фото). Будьте внимательны! На коленвале рядом с риской-меткой ВМТ (которая нам и нужна) первого и четвертого цилиндров выбита буква «Т», да так выбита, что при недостаточном освещении вертикальную «ножку» буквы можно спутать с расположенной рядом риской метки. Перепутаете – получите «клин».

Перед сборкой шейки распредвалов обильно смазали моторным маслом. Болты крышек распредвала затянули с моментом 1 кГм. Перед тем, как устанавливать натяжитель, разобрали его, вынули пружину и утопили плунжер.

Часто у начинающих механиков, незнакомых с конструкцией нового для них двигателя, возникает вопрос: как при сборке или разборке проворачивать коленвал? У этого двигателя слева, на торце коленвала, есть отверстие с резьбой, которое, казалось бы, ни к чему. Так вот оно и сделано для специального приспособления, которым вращают вал. Мы успешно заменили это устройство болтом с контргайкой.

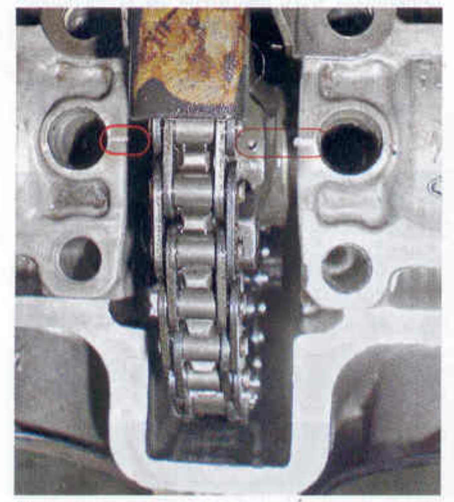


Метку ВМТ первого и четвертого цилиндров на коленвале и флажок на картере, с которым ее нужно совместить, можно увидеть, выкрутив болт-заглушку:
1 – флажок; 2 – буква Т; 3 – метка ВМТ;
4 – болт с контргайкой, за который удобно вращать коленвал при сборке.

Когда двигатель собрали, подсоединили на свои места все шланги и электрические разъемы, установили радиатор, карбюраторы и выпускные трубы. Когда мотоцикл был полностью собран, залили антифриз, масло. Запустили двигатель и дали ему прогреться. И снова заглушили, масло слили и, заменив масляный фильтр, залили новое. Опять прогрели двигатель, синхронизировали работу карбюраторов. Для этого на их патрубках есть специальные штуцеры. Здесь на них уже надеты заглушенные со свободного конца шланги.

ТАК ПОЧЕМУ ЖЕ ЗАЛЕГЛИ КОЛЬЦА?

Причину установить не удалось. Такие неисправности случаются, если заливать в двигатель некачественное масло или несвоевременно его менять. Аппарат резвый, провоцирующий водителя на энергичную езду, так что, вероятнее всего, предыдущий хозяин незадолго до продажи перегрел мотор и, почувствовав неладное, поспешил мотоцикл продать... Но теперь это уже неважно – двигатель в порядке. Если новый хозяин будет аккуратен, мотору еще крутить и крутить.



Метки распредвала. Точка на звездочке и выступ на крышке выделены красным.



Блок карбюраторов. Черные трубки со встроенными фильтрами (выделены красным) предназначены для выравнивания давления воздуха перед диффузором и в поплавковой камере. Если на мотоцикле установлена система инерционного наддува, выходы этих трубок подсоединяются к воздушному фильтру перед карбюраторами. Здесь этой системы нет, и трубки сообщаются с атмосферой.

НЕ СТОМАТОЛОГ Я – ХУДОЖНИК



Давно хотел выделить из толпы мой «Днепр» и знал как – нанести рисунок на детали двигателя гравировкой. Но, как в песне группы «Алиса», «Сначала я все не решался – я робел. Потом решился...» И вот я, человек, далекий от граверных работ, приступил. Клапанные крышки лишил ребер, выровнял и отполировал поверхности. На первом этапе в ход пошел зачистной круг: срезал им пять реберных полосок. Крышка стала практически плоской. Крупным напильником убрал неровности. Следом в ход пошел шабер (из трехгранного напильника со сточенной насечкой). Обработал поверхности наждачной бумагой – крупной, потом мелкой. Отполировал войлочным кругом и пастой ГОИ. Справившись с клапанными крышками, замахнулся на переднюю крышку двигателя – и она тоже приобрела совсем другой вид.

Сосед нарисовал эскиз рисунка, контуры я нанес графитным карандашом... И вот в руках у меня гравировальный аппарат. Пользовался набором боров – подобные каждый видел в руках стоматолога. Они различаются по форме рабочей поверхности (шарик, цилиндр, конус и т.п.), размеру и насечкам. Для обработки алюминиевых деталей скорость вращения бора колеблется в пределах 8000–10 000 оборотов, для металлических – до 15 000 и выше.

Но как рисунки сделать заметными? От оксидирования отказался: не отдавать же в гальванику блок двигателя и картера – почернеют, будут мрачными! Покрасил гравировки акриловой краской в цвет мотоцикла и покрыл лаком. Теперь мой байк ни с каким другим не спутаешь.

Святослав ДУБИНИН, г. Гатчина Ленинградской обл., фото автора





Владимир ЯРЫГИН, студент Российского университета физической культуры, спорта и туризма, отделения автомотоспорта, член клуба «Ферзь», фото Алексея МЕЛИХОВА

ПОДМАЖЬ «ПРОГРЕССИЮ»

КАК ПРОДЛИТЬ ЖИЗНЬ ЗАДНЕЙ ПОДВЕСКИ ВНЕДОРОЖНИКА



У большинства современных «кроссачей» и эндуро задняя подвеска состоит из маятника, рычажной системы (на сленге – «качалка» или «прогрессия») и амортизатора – это главные узлы, а также еще ряда деталей. За всем этим «беспокойным хозяйством» нужно уметь ухаживать. Как именно – мы, мотоциклисты из московского спортивно-технического клуба «Ферзь», можем поделиться опытом: по части ремонта и обслуживания внедорожной техники мы – не дети.

Чтобы читателям стало все понятно и наглядно, провели техуход двух Honda: XR250 и Baja (эти мотоциклы отличаются только объемом бензобаков и формой фар). Обе машины побывали в путешествиях, преодолевали броды, песок, грязь, «откатали» несколько любительских гонок. У первого пробег – 8000 километров, у второго – 16 000. Совсем немало, поэтому попутно с техобслуживанием (ТО) задних подвесок (работы с обоими внедорожниками велись параллельно) определяли износ деталей.

Перед тем, как наброситься на аппараты с гаечными ключами и молотком, провели диагностику:

1. Определили люфты в рычажной системе («прогрессии») подвески: удерживая двумя руками колесо (фото 1), плавно покачивали его вверх-вниз. Если в деталях есть выработка, сразу чувствуется – ощутите характерный «свободный ход». На обоих мотоциклах износ оказался мизерным. Удивительно! Обычно после нескольких гонок в «прогрессии» появляются люфты значительно большие.

2. Удерживая одной рукой колесо, другой раму мотоцикла (фото 2), движениями влево-вправо определили люфт маятника по отношению к раме. И снова оба внедорожника оказались на высоте – никаких люфтов!

Обычно в первую очередь приходят в негодность игольчатые подшипники в узле (2) соединения нижней головки амортизатора с «треугольником» и в маятнике (3). Схематично задняя подвеска показана на рисунке.

Приступили к основной работе.

1. Сняли боковой пластик и сиденье. Проверили надежность крепления верхней головки амортизатора к раме. В этом месте амортизатор должен иметь возможность незначительно перемещаться влево-вправо и относительно своей оси – так предусмотрено конструкцией (установлен специальный шарово-сферический подшипник – ШС). Однако люфта вверх-вниз быть не должно. На обоих мотоциклах состояние и этого узла оказалось в норме.

2. Демонтировали заднее колесо, цепь привода, сняли с двух сторон декоративную защиту оси маятника (фото 3).

3. Открутили все гайки на осях «качалки» и маятника.

4. Выбили ось (5) крепления «треугольника» к маятнику (фото 4). Чтобы не испортить резьбу, надо воспользоваться выколоткой с бойком из мягкого металла (бронзы или алюминия). Далее извлекли по порядку: ось (2) крепления нижней головки амортизатора к «треугольнику», ось (4) соединения треугольника с рычагом, в последнюю очередь – ось (1) крепления рычага к раме.

На обоих Honda все оси оказались недостаточно смазанными, однако без видимых признаков износа рабочих поверхностей.

5. Выбили ось маятника (3). С Honda, у которой пробег побольше, пришлось повозиться: ось проворачивалась гаечным ключом, но ни в какую не хотела покидать







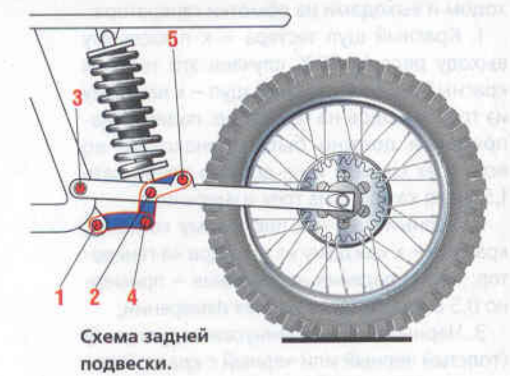


Схема задней подвески.





посадочное место. Не помогала со своими смазочными свойствами и проникающая жидкость WD-40. После нескольких деликатных, но безуспешных постукиваний молотком консилиум вынес решение: уложить «японца» на бок на жесткую подставку (чтобы при ударах рама не пружинила) и заменить деликатный ударный инструмент на незамысловатую кувалду (фото 5). Только после «воздействия» ею ось оказалась в руках мастера.

С осью второй машины справились быстрее. На обоих мотоциклах оси, оказалось, покрыты маслянистой ржавой грязью – последствия форсирования бесчисленных бродов, мойки струей воды под давлением (фото 8). Но коррозия здесь только начала образовываться, так что достаточно было немного поработать мелкой наждачной бумагой – и оси заблестели как новые.

6. При помощи плоской отвертки извлекли сальники, прикрывающие подшипники в «прогрессии» (фото 9). Промыли детали бензином. Особо тщательно наводили чистоту в игольчатых подшипниках маятника и рычагах «качалки» – мыли бензином. Он, конечно, испарился, но чтобы детали стали гарантированно сухими, сочли нужным перед смазкой продуть подшипники сжатым воздухом.

7. Смазали оси, подшипники хорошим средством – смазкой Castrol LMX (зеленого цвета). Она хорошо отталкивает воду.

8. Приступили к сборке. Сначала установили ось 1 (фото 6), затем ось 2. После можно приступать к монтажу оси маятника (3), далее – оси 4 и 5. Закрутили на осях гайки – их должно быть пять.

9. Смонтировали колесо, цепь, пластик, сиденье.

Все, ТО завершено. Закончили работу тем, с чего начали: проверили люфты в подвеске. Убедились, что замок цепи установлен правильно, тормоза работают. Теперь можно опробовать мотоциклы на дороге.

Для работы потребовались: алюминиевая выколотка, молоток (кувалда), ключи накидные на 14, 17, 19, 24 мм, инструментальные головки – на 12, 17, 19 мм, плоская отвертка, шестигранник на 7 мм, смазки Castrol LMX, а также WD-40 (фото 7).

Работа заняла два часа. Правда, это дольше, чем происходит обычно – отвлекались на фотосъемку. Приобретя навыки, подобное ТО проводят за час. В техсервисах за такую работу обычно приходится платить от 50 до 100 долларов.

Если мотоцикл используется не в предельно жестких условиях гонки, смазку задней подвески можно проводить один раз в сезон, предпочтительно – перед консервацией его на зиму. Если же вашему внедорожнику приходится участвовать в гонках или сложных путешествиях, то рекомендуем проводить смазку несколько раз в сезон.




8 Ось маятника со следами ржавчины.


9 Подшипники запрессованы в тело рычага.


10 Так смазывают подшипник.


11 «Треугольник» и рычаг смазаны.

Лев ГАРЯЕВ

НА ЗАРЯДКУ!

ДИАГНОСТИКА ЭЛЕКТРООБОРУДОВАНИЯ СОВРЕМЕННОГО ЯПОНСКОГО МОТОЦИКЛА

Езда «на аккумуляторе» сродни русской рулетке: никогда не знаешь, в какой момент мотоцикл «умрет». Чтобы не брать грех на душу, давайте составим краткий алгоритм поиска неисправностей и их устранения.

Перво-наперво убедитесь в том, что аккумулятор в рабочем состоянии. Проверьте плотность электролита с помощью ареометра (если тип аккумулятора позволяет) и при необходимости долейте дистиллированной воды. После этого батарею можно заряжать – зарядите «под завязку» (лучше воспользоваться автоматическим зарядным устройством). Или по-другому: установите на свой мотоцикл заведомо исправный аккумулятор (лучше новый), измерьте напряжение на клеммах при включенном зажигании, но заглушенном двигателе и отключенных потребителях (фара, стоп-сигнал и т.п.). Если мотоцикл инжекторный, то дождитесь, когда выключится бензонасос (легко определяется на слух). «Напруга» должна быть в пределе 12,4–12,9 В. После запуска мотора возникнет такая зависимость величин: при 2500 об/мин – более 13 В, при 5000 об/мин – менее 14,8 В (рис. 1).

Если показатели сильно отличаются от приведенных здесь, измерьте падение напряжения между аккумулятором и реле-регулятором на холостых оборотах. Между «плюсом» аккумулятора и «плюсом» реле оно должно быть менее 0,2 В, между «минусом» аккумулятора и «минусом» реле – также менее 0,2 В (рис. 2). Если величины совсем другого порядка, почистите и подожмите клеммы, обработайте их водоотталкивающим спреем. Если нет – продолжите поиск.

Измерьте сопротивление между фазными выводами обмоток генератора (как правило, от генератора идет жгут из трех проводов с изоляцией одинакового цвета, хотя не редкость – и четыре, но нас интересуют лишь те три, что одного цвета – это и есть фазные выводы обмоток), выключив зажигание и отключив реле-регулятор. Норма сопротивления между обмотками – 0,1–2 Ома (обычно – 0,2 Ом, но главное, чтобы оно было одинаковым на всех трех). Тестер тут нужен высокоомный и желательно цифровой; между фазами и массой – «бесконечность» (рис. 3–4).

Если тестер покажет другое значение, внимательно осмотрите жгут проводов, идущий из генератора на реле-регулятор. Частенько бывает так, что за годы эксплуатации один-два проводка нет-нет да и «коротнут» на массу – «задубевшая», растрескавшаяся изоляция уже «не держит». Если видимых повреждений нет, а пробой на массу остается, тут уж ничего не поделаешь – статор генератора нужно менять или перематывать (на многих электротехнических заводах за такую работу берутся довольно охотно, и по деньгам выходит раз в пять дешевле новой «энергостанции»). Если все в порядке, проверяйте дальше.

Заведите мотоцикл и, не подключая реле-регулятор, измерьте напряжение с обмоток генератора на холостом ходу: попарно между выводами обмоток должно быть примерно 50 В. Если значение другое, но одинаково на всех обмотках, не беда – главное, чтобы оно было одинаковым между всеми фазными выводами (рис. 5).

Если сопротивления и напряжения «скачут», – генератор требует замены. Если в норме, остается один возможный виновник неисправности – реле-регулятор. Без его схемы тестером в режиме проверки диодов можно проверить только диодный мост на входе в реле между плюсовым выходом и выходами на обмотки генератора:

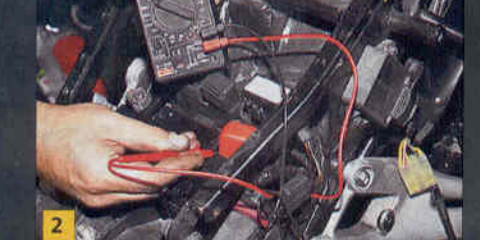
1. Красный щуп тестера – к плюсовому выходу реле (в 90% случаев это толстый красный провод), черный щуп – к каждому из трех выходов на генератор: падение напряжения должно быть одинаковым во всех трех случаях и не должно превышать 1,5 В для каждого из трех измерений;

2. Черный щуп – к плюсовому контакту, красный – к каждому из выходов на генератор: норма падения напряжения – примерно 0,5 В для каждого из трех измерений;

3. Черный щуп – к минусовому контакту (толстый черный или черный с красной полосой провод, если его нет – к корпусу реле), красный щуп – к каждому из выходов на генератор: норма падения – около 0,5 В для каждого из трех измерений.

Если значения сильно отличаются от указанных, меняйте реле-регулятор: на современных японских мотоциклах это одна из самых ненадежных деталей. И не скупитесь – «зарядите» мотоцикл «родным» новым реле. А если выберете «бэушное», купленное на разборке, держите заряженным хотя бы мобильник – чтобы вызвать эвакуатор.

Благодарим коллектив **«Мотосервис.ру»** за помощь в подготовке материала.







У разных мотоциклов штекерные колодки расположены в разных местах: например, у «Дрозда» (Honda CBR1100XX) они под баком (фото сверху), а у VTR1000 SP-2 – непосредственно возле реле-регулятора. Три желтых провода у этих «Хонд» – выходы фазных обмоток.



Помните: старый аккумулятор гробит исправное реле-регулятор, а «подсевшее» реле легко может «прикончить» батарею.

Всегда меняйте аккумулятор только на тот тип и с той емкостью, которые указаны в инструкции. Промахнетесь – «убьете» реле-регулятор: оно рассчитывается под строго определенные характеристики батареи.

MotoGP

ЧЕЛОВЕЧЕСКИЙ ФАКТОР

Отгрохотали петарды в центре автодрома имени Рикардо Тормо, чемпиону и призерам в «королевском» классе вручили медали на сцене Валенсийского океанариума. Амфитеатр, заполненный гостями в строгих костюмах, щедро аплодировал трем парням в потертых джинсах. Росси, Жибернау, Бьяджи. Те же фамилии, что и год назад. И в том же порядке. Те же девять победных этапов у Валентино... А ведь мы ждали сенсации, и тому были основания еще с самых первых зимних тестов. Разве нет повода почувствовать себя разочарованными?..



Фото ДПК

Испанские болельщики, побившие все рекорды посещаемости на трех «домашних» этапах, расстроены: в финале чемпионата их любимцы выглядели бледно: Чека «уехал в гравий», а Жибернау едва удерживал мотоцикл на неудачно подобранной резине. Что воспринималось почти трагедией после того, как еще несколько этапов назад Сете красовался на позиции лидера общего зачета, а Росси всерьез и без тени лукавства заявлял, что готов смиренно принять поражение: «Результаты первых гонок на Yamaha и без того превзошли самые смелые ожидания, но не бывает же, чтобы все и сразу!» И сам себя опроверг: бывает.

Когда во время Гран-при Чехии я беседовал с генеральным менеджером заводской Honda Карло Фьорани, то практически сразу задал давно интересовавший вопрос: что есть причина загадочной вибрации в поворотах, на которую жалуются пилоты всех трех «хондовских» команд?

– Новая резина, – не моргнув глазом, «поставил диагноз» босс. – Шасси под нее адаптировано не идеально, а вносить серьезные конструктивные изменения в пик сезона невозможно.

– Но из уст Росси сетований, подобных вашим, не звучало...

Росси... Хорошо, давайте откровенно. Специфика современного мотоспорта в том, что различия в уровне топ-техники постепенно сглаживаются, мотоцикл становится спортивным инвентарем. Это как в теннисе: побеждают игроки, а не ракетки. В мотогонках что-то в этом роде. Валентино – лучший пилот, у него отличный инженер, Берджес... Я мог бы продолжить сетовать на шины, и все было бы правдой. Однако к чему эти жалобы, если Росси объективно сильнее моих ребят.

Фьорани, еще в прошлом сезоне деливший с Валентино радость побед, сделал такое признание намного раньше, чем руководители дочерних, частных «хондовских» конюшен – Сито Понс и Джузеппе Грезини. Слишком явной стала потеря уверенности пилотом заводской команды Ники Хайденом, главной надежной Honda, когда рядом с ним вместо поменявшего «место работы» гениального итальянца оказался Алекс Баруш – крепкий ветеран, но, увы, миновавший пик расцвета. Подопечные Понса и Грезини на треках сопротивлялись отчаянно и далеко не безуспешно. Во второй половине сезона Макото Тамада оказался вторым за Росси по сумме набранных очков. Жаль, что несколько запоздал с финишным рывком, а то мог бы огорчить своего напарника Макса Бьяджи, вытеснив его с «насиженного» третьего места в общем зачете.

Второй номер Telefonica Movistar Honda – Колин Эдвардс (боссы команд, как правило, недовольно морщатся, когда журналисты делят их пилотов на первых и вторых – мы, дескать, не F-1, у нас все равны, но есть в этом, согласитесь, доля лицемерия) быстро забыл кошмар преследовавших его хронических неудач, когда выступал на Aprilia, – и в составе новой «конюшни» регулярно поднимался на пьедестал. «Под конец чемпионата я по-настоящему прочувствовал сильные стороны Honda, стал быстро «нащупывать» настройки. Но надо же – придется все начинать заново: перехожу в команду к Росси, в Yamaha, – усмехался Техасское торнадо. – Впрочем, опыт общения с ее мотоциклами у меня еще с 90-х годов, надеюсь, он поможет быстро адаптироваться».

Что же касается так называемых «неофициальных» лидеров частных команд Honda, то они были обескуражены на самом старте, очутившись в роли догоняющих. Ожидаемая фора, которую, казалось, способны принести большие мощность и максимальная скорость их машин, не образовалась. Догнать и обогнать Росси все же удавалось, но тут обнаружилось, что Жибернау неуютно на позиции лидера общего зачета. Он никогда не был чемпионом мира, даже в «младших» классах, и испанцу попросту не хватило самообладания пребывать в условиях тотального психологического прессинга всех и вся, что сопутствует лидеру. Стараясь отвлечься, он вслух и на людях убеждал себя, словно заколдовывал, что не думает о турнирных таблицах, что каждую гонку едет как отдельно взятый этап... Едва он в это уверовал, как произошел инцидент в Катаре: Росси отправили в последний ряд стартового поля за «манипуляции со стартовой клеткой», как сформулировало жюри в официальном коммюнике. Валентино решил сорвать досаду на Сете и его инженере (хотя злополучный протест подали еще две команды). Наверняка, то был продуманный шаг – подвернулась возможность окончательно лишить испанца психологического равновесия. Все видели, как отчаянно Жибернау искал примирения, но недавний приятель оставался беспощаден: «Теперь кое-кому в паддоках я знаю истинную цену» – и тем доконал Жибернау.

Лидер команды Gauloises Fortuna Yamaha Валентино Росси завершил последний этап первенства мира – Гран-при Валенсии убедительной победой. Для блистательного итальянца это девятый «золотой» финиш сезона. Гонщик достиг фантастического показателя – более 300 очков за чемпионат.

На «нелюбимом» (во всяком случае, так он заявлял) треке Росси неудачно стартовал и провалился на шестую позицию. Однако постепенно догнал лидировавшего Макото Тамаду и на шестом круге, совершив красивый обгонный маневр, вышел вперед. На следующем круге Тамаде удалось вернуть лидерство, но Росси опять обошел японца и первым финишировал. Вторым – Макс Бьяджи, третьим – Трой Бейлисс.

Новая ссора, судя по всему, сделала неактуальным застарелый человеческий конфликт Росси и Макса Бьяджи. А вот конфликт гоночный только обострился. Довольно рано, еще летом, прилюдно, на пресс-конференции похоронив свои шансы на титул, Макс занялся творчеством. Итог – две «баранки» и два подиума. Но главное его приобретение – вернувшаяся уверенность и боевой задор. Узнав о перспективе перехода в заводскую Honda, Бьяджи заявил: «Вот теперь я получаю реальный шанс! Я хорошо изучил сильные и слабые стороны этого мотоцикла, и четко знаю, как «научить» новую Honda побеждать». Болельщики, особенно итальянские, ликуют: главного противника Валентино, судя по всему, снова зовут Макс.

Два полюса мировых гонок. Один – мрачноватый фаталист. Семикратный чемпион мира Фил Рид сравнил Бьяджи с великим Агостини: «У него всегда на глазах скупые мужские слезы – и в случае поражения, и в момент успеха.



Фото ДПК

А Росси, – продолжил 65-летний ветеран, – лучезарный. Он смеется, даже если проигрывает, только едко». Два антипода – Polemica, как именуют подобную ситуацию итальянские тиффози. Противостояние двух жизненных кредо. Это вдохновляет всех: в следующем сезоне нас ожидает сумасшедшая драчка!

А что же Росси? Валентино сменил стрижку: теперь вместо почти буддистского ежика его худосочную фигуру венчает невообразимо кучерявая шевелюра, этакий парик коверного клоуна (разве что не огненно-рыжий). Несущая оптимизм деталь грима перекочевала в трековую жизнь. Он отчаянно отстаивает право гоняться в свое удовольствие – легко, непринужденно, завоевывая титулы как бы в качестве бонусов. Он словно существует от гонки к гонке – и всякий раз жизнь начинается заново!.. Иначе пришлось бы изобретать иную мотивацию для побед. Для 6-кратного чемпиона мира это непросто.

– В следующем сезоне предстоит борьба еще почище, – твердит он. – Макс, например, сядет за руль «заводского» мотоцикла – одно это чего стоит! Остальные тоже подтягиваются.

Это правда. Kawasaki и Suzuki до сих пор не хватало стабильности, передовые технологии иной раз подбрасывали неприятные сюрпризы. Но прогресс налицо: прекрасные результаты в квалификациях, исторический подиум Накано на Гран-при Японии. Если бы не терзавшая «Сузу» весь сезон «эпидемия» травм, достижения могли бы быть и более впечатляющими.

Вышеупомянутые команды выступали на резине Bridgestone. Но другие – на другой. И это факт примечательный: сами себе не отдавая в том отчет, мы, возможно, наблюдали первые сражения зарождающихся «шинных войн». Парни из компании фактического монополиста – Michelin позволили себе заявить: «Нам нравится конкуренция – она взбадривает!» Но выслушав подобные снисходительные замечания, Bridgestone продолжала интенсивные разработки и добилась серьезных успехов – ее «квалификационную» резину хвалили даже соперники (еще бы: три поула в сезоне!). Да и «боевая» не подвела – Макото Тамада выиграл два этапа. Японский шинный гигант души не чаял в гонщике–земляке: его замечания и пожелания ценили на вес золота. Но в грядущем сезоне Макото придется забыть о сантиментах – у Джанлуки Монтирона, в команде которого предстоит выступать триумфатору японского Гран-при, похоже, готов текст контракта с Michelin.

В номинации «разочарование сезона» вне конкуренции Ducati, притом заводская команда. Причина – контраст со слишком многообещающим дебютным для команды сезоном 2003 года. «Феррари мотогонок», как с ходу ее окрестили болельщики, установила в Каталонии по сей день никем не превзойденный рекорд скорости на прямой, пилоты одерживали победы и регулярно поднимались на подиум... Так вот на фоне тех успехов Бейлисс и Капиросси нынче выглядели бледно. Обновленный двигатель, обещавший более «мягкую» отдачу мощности, не сделал реактивный снаряд более управляемым. Окончательно расстроил «алую команду» итог Гран-при Катара: вице-чемпион сезона-2003 в «Супербайке» Рубен Чаос поднялся на третью ступень пьедестала, пилотируя прошлогоднюю версию Ducati и оставив далеко позади заводской дуэт. И все же, финал сезона вернул надежду на лучшее: два подиума подряд! Особенно примечателен валенсийский успех Троя Бейлисса. Он знал, что это его последний старт в команде, что на смену ему торопится Карлос Чека из Yamaha – терять было нечего, и он впервые за долгое время выступил раскованно, показав все, что умеет. Приходится поверить боссу Ducati Ливио Суппо, когда на мои вопросы о причинах хронических неудач австралийца он выразительно постучал указательным пальцем по лбу: «Вся его проблема – вот здесь».

Не только этот красноречивый эпизод – многое другое в этом сезоне подчеркнуло важность влияния «человеческого фактора» на результат в чемпионате мира. Даже Росси, сделавший скромность частью своего имиджа, произнес то, что все расставило по местам:

– Меня постоянно спрашивают, не возникло ли желание «поднять» еще какую-нибудь команду, перейти, скажем, в Ducati и атаковать титул вместе с ней. Но ведь это уже повторение пройденного, а повторяться мне неинтересно. Следующей большой переменой в моей жизни, скорее всего, станет переход в «четырехколесные» гонки. Однако это случится не завтра... Придя в Yamaha и отстояв звание, я доказал главное: выигрывает все-таки не мотоцикл, а гонщик.

РЕЗУЛЬТАТЫ ЧЕМПИОНАТА МИРА В КЛАССЕ MotoGP:

1. Валентино Росси (Италия, Yamaha) – 304 очка;
2. Сете Жибернау (Испания, Honda) – 257;
3. Макс Бьяджи (Италия, Honda) – 217;
4. Алекс Барруш (Бразилия, Honda) – 165;
5. Колин Эдвардс (США, Honda) – 157;
6. Макото Тамада (Япония, Honda) – 150;
7. Карлос Чека (Испания, Yamaha) – 117;
8. Ники Хайден (США, Honda) – 117;
9. Лорис Капиросси (Италия, Ducati) – 117;
10. Шинья Накано (Япония, Kawasaki) – 83...

Сергей КУРДЮКОВ, спортивный комментатор телеканала ТВЦ – специально для «Мото»

НАЧАЛЬНИК ТЫЛА ЧЕМПИОНА

Когда в конце сезона 2003 года, став в очередной раз чемпионом мира, Валентино Росси оставил непобедимую Honda и подписал контракт с Yamaha, часть команды ушла вслед за ним. В их числе и Джереми Берджес, ставший руководителем команды, но уже Yamaha.

Берджес родился в апреле 1953 года на юге Австралии, в городке Аделаида. После окончания школы некоторое время работал на заводе, увлекался мотоциклами. В спорт попал сравнительно поздно: впервые принял участие в шоссейно-кольцевых гонках лишь в 19 лет и до 26 участвовал в национальных чемпионатах, а параллельно брался за любую работу, способную поддержать его материально.



В седле мотоцикла Берджес не достиг вершин славы. В поисках лучшей доли он перебрался в Европу, устроился механиком у гонщика Гран-при в классе «500» Рэнди Мэмола из команды Suzuki, а спустя пару лет перешел в Honda, работал в команде пилота Фредди Спенсера (США). Трудно оценить, насколько велика заслуга механика-австралийца в том, что в 1985 году Спенсер выиграл чемпионат мира. Но его квалификация была замечена, и не кем-нибудь: Берджес стал ведущим механиком у многократного чемпиона мира Мика Дуэна. Их сотрудничество продлилось 10 лет, и именно в этот период Дуэн выиграл пять титулов чемпиона мира (с 1994 по 1998 гг.). За Берджесом справедливо закрепилась репутация суперкласного специалиста.

После ухода из гонок Мика Дуэна Берджес начал работать с Росси. К тому времени итальянец успел стать чемпионом мира в классах «125» и «250» и переходил в «500». Первый же сезон в премьер-классе итальянец завершил серебряным призером, уступив только Кенни Робертсу (США), но уже на следующий «выиграл мир». Это был последний чемпионат, когда в категории «500» участвовали двухтактные машины.

Самое активное участие в доводке капризничавшей поначалу 4-тактной Honda принимал Берджес – и Росси снова выигрывал. В нынешнем сезоне этот звездный тандем вывел Yamaha на лидирующие позиции.

Теперь Берджес богат, он построил дом в Аделаиде, у него две дочери. В родном городе немногие знают, что их сосед – звезда и в огромной степени благодаря ему «светят» другие звезды.

«КОЛЬЦО»

ОТ ПЕРЕМЕНЫ МЕСТ СЛАГАЕМЫХ ИЗМЕНИЛОСЬ КАЧЕСТВО

Итоги гоночного сезона 2004 года «кольцевой» комитет МФР подвел с некоторой задержкой. Но, видимо, и потому, что много в результатах, не только технических, нового и приятного. Скажем, шесть этапов национального первенства собрали больше, чем в предыдущие сезоны, команд, гонщиков и зрителей на трибунах, гонки стали красочнее, прошли динамичнее. Изменился формат соревнований: вместо двух коротких гонок на каждом этапе проводили по одной длинной. Но это не формальная перемена слагаемых: борьба на треках стала понятнее для зрителей, заставила спортсменов уделить больше внимания физической подготовке.



Формат отразился и на результатах. На всех без исключения трассах («Невское кольцо» в Санкт-Петербурге, «Дмитров» и «Мячково» – обе в Подмосковье) время прохождения круга пилоты улучшили в среднем на 2,0–2,5 секунды, вместе с тем количество падений за сезон сократилось почти на четверть. Эти итоги подтверждают, что организаторы правильно поступили, изменив стратегическую позицию: основное внимание спортсмены должны уделять повышению своего мастерства, а не гробить силы и время на, увы, бесплодные разговоры о непригодности российских трасс для участников соревнований.

В чемпионате дебютировали 18 спортсменов, общее число гонщиков 56 (в 2002 году – 36). Пополнение состава отрадно вдвойне и потому, что три этапа прошли вдалеке от столицы – места «дислокации» большинства спортсменов. Возросшая конкуренция на трассе вызвала к жизни профессиональные гоночные команды, например, Vector Racing Team из Москвы и Gepta Ducati из Санкт-Петербурга. Их методика тренировок, техоснащение, уровень организации, бюджеты и, в конечном счете, результаты позволяют надеяться на то, что еще до появления в стране полноценной гоночной трассы уровень мастерства российских пилотов в ближайшие несколько лет сможет достичь европейского. В этом отношении показательно, что команды начали использовать на мотоциклах системы учета данных – прообраз телеметрического оборудования, регулярно выезжают на тренировки за рубеж, планируют выступления в престижных европейских Кубках. И еще, семеро гонщиков России в очередном розыгрыше Кубка Восточной Европы выступили как никогда успешно: чемпион РФ 2004 г. Сергей Крапухин из команды R.W.T Racing завоевал серебряную медаль в классе Superbike, Владимир Иванов из Vector стал вице-чемпионом в классе SS600, а наша сборная победила в командном зачете, чего ранее не случалось.

«Кольцевой» чемпионат стал зрелищнее и потому, что впервые на соревнованиях проводились презентации новых моделей мотоциклов, устраивались показательные выступления сильнейших трюковых групп по станд-райдингу, организовывались концерты известных рок-музыкантов. В результате соревнования посетили более 35 000 зрителей. Столько болельщиков соревнования раньше не собирали.

Итоговые результаты чемпионата России–2004

Класс Superbike–Motul: 1 – Сергей Крапухин (RWT Racing); 2 – Андрей Марцевич («Итерма-Racing»); 3 – Олег Серебряков (л/з).

Класс Supersport–Итерма: 1 – Владимир Иванов (Vector Racing); 2 – Юрис Сваринскис (Gepta Ducati); 3 – Максим Аверкин (RWT Racing).

Класс B1000: 1 – Алексей Николаев («НБС Мотор»); 2 – Илья Забавников («НБС Мотор»); 3 – Александр Кузнецов (л/з).

Класс B600: 1 – Алексей Чугунов («Рифт Мотоспорт»); 2 – Эдгарс Джеринщ (Gepta Ducati SPb); 3 – Борис Зубко («Рифт Мотоспорт»).

Командный зачет: 1 – Vector Racing, Москва; 2 – Gepta Ducati, Санкт-Петербург; 3 – RWT Racing, Москва.

Рейтинг пилотов чемпионата России-2004 (первая десятка)

		Побед в гонках	Поулов в сезоне	Лучших кругов	Итого баллов
1	Иванов В.	4	5	4	13
2	Чугунов А.	4	4	4	12
3	Крапухин С.	4	2	4	10
4	Николаев А.	3	3	0	6
5	Забавников И.	2	2	0	4
6	Джеринщ Э.	2	1	1	4
7	Сваринскис Ю.	2	0	1	3
8	Московка А.	1	2	0	3
9	Туркс Янис	1	1	1	3
10	Кузнецов А.	0	1	1	2

ПОЧИСТИТЬ ПЕРЫШКИ «ЧАЙКЕ»

Завершился «кольцевой» чемпионат и в Украине. Впечатлениями о нем поделился гонщик Дмитрий Игнатуша из Харькова.

Впечатления двоякие. С одной стороны, по мере развития мотодвижения в Украине увеличивается значимость чемпионата для всех мотоциклистов и тех, кто занят в мотобизнесе. Некоторые этапы уже проходили при поддержке спонсоров, достаточно широко освещали соревнования средства массовой информации. С другой же, на мой взгляд, спортивный и соревновательный уровень самих гонок остается достаточно низким. Более или менее высокий профессионализм продемонстрировал только один спортсмен – Павел Калинин из Одессы. Его результаты неуклонно растут, рамки украинского чемпионата для него уже узки, и гонщик ищет более сильные «компании», в которых выступает не без успехов. Что подтверждает его третье место в классе B600 на последнем этапе чемпионата России.

Технический уровень мотоциклов нашего чемпионата – это «апгрейд спортбайка». Максимум, что применяют лидеры – электронный блок Power Commander, воздушные фильтры K&N, «полый» выпуск, а также делают попытки подобрать оптимальные звездочки. На более глубокое вмешательство в конструкцию байков, как правило, никто не решается. Что понятно, ведь во всей Украине нет мощностного стенда, на котором можно было бы настраивать «гоночную музыку» (а где ее купить, в принципе, уже известно). Подвески – большей частью стандартные либо доведены недорогим тюнингом. Собственно, острой необходимости тратиться на серьезную подготовку мотоциклов пока нет, ведь побеждает же Калинин на абсолютно стандартном R6! Выходит, разумнее выложить вдвое меньшие суммы на несколько комплектов сликов и оплату тренировок – на конечный результат это повлияет больше, чем «евровые инъекции» в гоночный снаряд.

Заезды класса «Бизнес» в чемпионате Украины превращаются для зрителей в захватывающее зрелище, но, увы, за счет того, что происходит много падений (ездящих на спортбайках первый год). Во время гонок за Кубок Одессы упали шесть участников из семи. Единственным финишировавшим был ваш покорный слуга.




Павел КАЛИНИН с Кубком победителя и сыном.

А безопасность... Во всем мире после падений на трассе гонщики в адреналиновом опьянении рассказывают о том, как это произошло, и возвращаются на трек. У нас же по году ходят с аппаратами Елизарова.

Свои личные результаты даже не знаю, как охарактеризовать, хорошо ли выступил. Вроде бы в каждой из гонок, в которой участвовал (а их было три), я стоял на подиуме, все три раза был третьим или вторым. Но... из четырех-пяти участников в классе! Куда большее удовлетворение я получал, когда два года подряд становился первым в скутерных гонках на чемпионате Харькова, где заезды собирали по 15 человек на прилично «заточенных» «полтинниках». Борьба шла до последнего метра!

И все же будущее у украинского чемпионата, безусловно, есть. Гарантия этому будущему – беспредельный энтузиазм организаторов и безграничное желание участников. Но и трасса. Легендарная «Чайка», которая была свидетелем грандиозных гоночных баталий в прошлом (например, поединков Московки и Галанского), остается, на мой взгляд, лучшей в России и Украине. Существующие планы ее реконструкции вселяют надежду на то, что еще при нашей жизни мы станем свидетелями гонок высокого уровня.

Будут ли в них побеждать украинские спортсмены? Давайте смотреть правде в глаза: в ближайшем будущем это зависит от спонсоров. Захотят ли они поддержать «кольцевой» мотоспорт? В конце концов, это не только способ себя отрекламировать, но и страсть, достойная настоящих мужчин. Вы видели, панове бизнесмены, соревнования по стрит-рейсингу? Здесь царят их величества «понты». Достаточно однажды понаблюдать за этим кривлянием – и уважающие себя спонсоры сделают выбор в пользу «кольца».

Чемпионы Украины 2004 года

КЛАСС SS400 (7 участников): Виктор Прохоренко, Киев, Suzuki 250.

SS600 (6 участников): Павел Калинин, Одесса, Yamaha R6.

SS1000 (9 участников): Дмитрий Янкевич, Киев, Suzuki GSX1000.

OPEN (10 участников): Павел Калинин, Одесса, Yamaha R6.

«БИЗНЕС» (12 участников): Игорь Ковалевский, Красноармейск (Донецкая обл.), Kawasaki.

Ведущие спонсоры чемпионата – компании «Панавто-Yamaha» и «Владар» (Харьковский аккумуляторный завод).

ТРИАЛ

УЖЕ НЕ ЭКЗОТИКА

После первого открытого чемпионата России по триалу (о нем мы рассказывали в предыдущем номере) под занавес сезона прошли и соревнования за Кубок по классическому триалу, учрежденный Национальной Российской мотоциклетной федерацией. Трассу, разбитую в карьере под Москвой, подготовили на уровне, достойном международных соревнований: десять участков высокой сложности – от отвесных склонов до череды валунов.



В самой престижной – категории «А» в борьбе за главный приз сошлись три Сергея: Карачев, Данилушкин (оба из СТК «ЗиД», Ковров) и Носов (СТК «Пилот», Москва). Карачев оказался проворнее соперников, он и поднялся на высшую ступень пьедестала. Носов – второй, Данилушкин замкнул тройку призеров.

В категории «В» Кубок достался Александру Фролову (СТК «Пилот», Москва), участнику многих международных соревнований. Семейный почин поддержал его младший брат – 11-летний Антон. Он самый юный участник соревнований, но достаточно опытный триалист, также участник международных турниров. Антон стал обладателем Кубка федерации в категории «С». Спор за первое место в категории «D» вели 13-летние Романы – Затеев и Завражнов, оба представляли Детский технический центр г. Владимира. В битве земляков победил Роман Завражнов.

Важен и другой итог соревнований – они в прошедшем сезоне не первые и, похоже, не последние. НРМФ держит слово, данное при ее учреждении, – последовательно реализует программу популярности видов мотоспорта, имеющих перспективу стать массовыми, что послужит, в свою очередь, фундаментом для развития спорта высоких достижений. Федерация сумела увлечь и солидаризовать инициаторов, специалистов и довести этот еще недавно экзотический вид спорта до уровня серии соревнований, пусть серии пока короткой. Но ведь это только самое начало.

НЕ ПОТОМУ ЧТО ДОМА, А ПОТОМУ ЧТО СИЛЬНЕЕ

С явным преимуществом хозяев прошел в испанском городе Кордова командный чемпионат мира по классическому триалу. У испанцев наиболее ровный состав: Адам Рага, Марк Фрейха и Альберт Кабестани. За два заезда они оторвались от англичан на 50 очков: одного лишь супертитулованного Дуга Лампкина оказалось недостаточно, чтобы бороться на равных. Вторыми в итоговом протоколе вполне могли бы стать японцы – после первого старта они опережали триалистов Великобритании на 9 очков. Но не удержали преимущества (не помог даже новоиспеченный чемпион мира в личном зачете Такахиши Фуджинами), и они довольствовались третьим местом.



ВСЕ ПО ПРАВИЛАМ

И женский командный чемпионат по классическому триалу, пятый по счету, прошел в Кордове (Испания). Прошлогодний чемпион – сборная Германии в этот раз не попала даже в шестерку лучших. Испанки, несмотря на то, что в составе ее сборной такая звезда, как Лайя Сайнц, только на третьем месте. Больше всех – по 45 очков набрали сборные Франции и Японии. Дополнительный подсчет вывел на первую позицию француженок. Команда Японии подала протест, полагая, что «счетоводы» ошиблись. Но и по протоколу, и невооруженным глазом было видно: сборная Франции более достойна золотых медалей.

СПИДВЕЙ

КРАМП ПЕРЕБЕЖАЛ ДОРОГУ РИКАРДСОНУ



Перед девятым, финальным этапом – Гран-при Норвегии у пятикратного чемпиона мира Тони Рикардсона (Швеция) еще оставался шанс повторить достижение легендарного новозеландца Айвена Мейджера – завоевать чемпионский титул в шестой раз. Но помешал австралиец Джэсон Крамп.

Лидировавший после восьми этапов Крамп прибыл в Норвегию с преимуществом 17 очков. Австралийцу, чтобы стать чемпионом, достаточно было выйти в полуфинал. Что он и сделал.

В решающем заезде Крамп «проморгал» старт, и на долю секунды его опередили – товарищ по команде Риан Салливан, отстаивающий чемпионский титул датчанин Ники Педерсен и норвежец Руне Холта. Но, словно очнувшись, Крамп уже на первом вираже настиг всех. В этот момент при попытке вырваться вперед Холта так заложил свой мотоцикл, что спровоцировал падение всех троих соперников. К счастью, обошлось без травм.

Рефери назначил перезаезд. Однако после вызова на старт Руне Холта не поспел на свое место в установленные правилами две минуты. Старт дали без него. И снова падение! На сей раз Салливан «зарубился» с Педерсоном и был дисквалифицирован как виновник столкновения. Благодаря этому Крамп и вышел в полуфинал. С этого момента австралиец продолжал гонки в ранге чемпиона мира.

Победителем Гран-при Норвегии вышел Рикардсон. Он, отстав в общем зачете чемпионата от лидера на три очка, получил серебряную награду. Бронзовым призером чемпионата стал Грег Хэнкок (США).

Первую восьмерку гонщиков автоматически включили в состав участников Гран-при-2005.

Итоги чемпионата мира-2004

1. Джэсон Крамп (Австралия) – 158 очков;
2. Тони Рикардсон (Швеция) – 155;
3. Грег Хэнкок (США) – 137;
4. Лей Адамс (Австралия) – 131;
5. Ники Педерсен (Дания) – 113;
6. Томаш Голлоб (Польша) – 113;
7. Андреас Йонссон (Швеция) – 97;
8. Ярослав Хампел (Польша) – 81;
9. Ханс Андерсен (Дания) – 80;
10. Бьярне Педерсен (Дания) – 78.



ПОДАРОК СУДЬБЫ – ЗОЛОТАЯ МЕДАЛЬ

Неожиданно завершился личный чемпионат мира на длинном травяном треке. Трехкратный чемпион мира англичанин Келвин Тейтум, опережавший 4-кратного чемпиона мира немца Герда Рисса на 10 очков, в последней гонке в Новой Зеландии потерпел фиаско.

В решающем заезде Тейтуму достаточно было занять место не ниже четвертого. Но уже в первом повороте у англичанина заклинило двигатель. А что же Рисс? Он не преминул воспользоваться подарком судьбы и выиграл заезд. Получив за победу 25 очков, немец на два балла опередил неудачника Тейтума.

Став пятикратным чемпионом мира, Герд Рисс догнал по числу завоеванных титулов легендарного англичанина Саймона Вигга.

НЕ СФАЛЬШИВИЛИ

Второй командный чемпионат России среди юниоров расширил границы и впустил в свой круг балаковскую «Турбину». Таким образом, в первенстве принимали участие пять клубов, и этапов провели тоже пять.

В грохоте «фирменной музыки» моторов «ЛУКойл» из Октябрьского легко расправился с соперниками. «Дирижировал оркестром» Михаил Старостин, и его подопечные четыре раза – в Балаково, Октябрьском, Салавате и Владивостоке – не сфальшивили. Только однажды в Тольятти «Мега-Лада» на своем треке утонченно переиграла башкирских гостей. Но это уже не могло повлиять на исход турнира: «ЛУКойл» победил второй год подряд! Самым результативным гонщиком назван чемпион России Денис Гизатуллин («ЛУКойл»).

На втором месте «Мега-Лада», на третьем – башкирский клуб «Салават» (г. Салават), «Турбина» и приморский «Спидвей-Восток» (г. Владивосток), соответственно, на четвертом и пятом местах.

МАРДАНШИН ОСТАЕТСЯ НА ТРЕКЕ



В октябрьском «ЛУКойле» проводили из большого спорта на «пенсию» 40-летнего Рината Марданшина, одного из лучших гонщиков страны 90-х годов.

Ринат пришел в спидвей поздно – в 19 лет. Ему повезло – попал под опеку тренера Николая Платонова. В целеустремленном парне наставник разглядел ростки смелости и мужества, природного трудолюбия. Тогда в СССР профессии «мотогонщик» не существовало – были только спортсмены-любители: Марданшин днем работал водителем, вечером тренировался. А зимой даже в 30-градусный мороз его можно было встретить за городом на кроссовом мотоцикле.

Его «прорвало» в 85-м: он резко пошел в гору, стал крушить соперников в Союзе, заставил уважительно говорить о себе и на международной арене. Пик карьеры пришелся на 1996 год. В командном чемпионате мира сборная России после 21-летнего перерыва стала вице-чемпионом. Львиную долю очков принес сборной Ринат. После гибели уфимца Рифа Саитгареева принял эстафету лучшего гонщика России – четырежды становился чемпионом.

Судьба подставила подножку Марданшину в Польше, где он выступал за один из клубов – получил компрессионный перелом позвоночника. И раньше случались травмы, он их превозмогал, но в этот раз пришлось пропустить соревновательный год. Затем попытался вновь взойти на вершины пьедесталов, однако не получилось.

На проводах мастер спорта международного класса Ринат Марданшин передал жилет гонщика 12-летнему сыну Руслану. На «пенсии» Ринат не потеряется.

РУССКИЙ ВСЕХ «СДЕЛАЛ»

Отлично зарекомендовал себя в Великобритании гонщик из тольяттинской «Мега-Лады» Сергей Даркин. В этом сезоне он выступал по контракту за клуб города Ковентри, и по результатам опроса английских болельщиков был назван лучшим гонщиком одной из соревновательных недель. И не случайно – в матчевой встрече россиянин победил американца Грэга Хэнкока и австралийца Джесона Крампа. Круто? Еще бы, ведь на завершившемся недавно Гран-при Хэнкок стал бронзовым призером, Крамп – чемпионом мира-2004.



АСТМАТИК?

Редкий для спидвея случай произошел в личном чемпионате мира на травяном треке. Известного гонщика Маттиаса Крюгера судьи уличили в употреблении допинга и его результат, показанный на одном из финалов во Франции, аннулировали. Пробы крови спортсмена выявили запрещенный препарат салбутамол, обычно применяемый астматиками. На это заболевание ссылался Крюгер в ходе разбирательства.

FIM оштрафовала гонщика на 200 швейцарских франков, но дисквалифицировать не стала – ограничилась тем, что сняла очки во французском финале.

КРОСС

«КРОСС НАЦИЙ» – БИТВА ЗВЕЗД

В Лиропе (Голландия) состоялся командный чемпионат мира «Кросс наций». Свыше 35 тысяч зрителей стали очевидцами захватывающего зрелища. Формула соревнований традиционная: в командах каждой страны по три гонщика (по одному в каждом классе), проводятся три смешанных заезда (по классам мотоциклов) – MX1/MX2, MX2/open и MX1/open. На эти соревнования съезжаются все ярчайшие звезды мирового мотокросса, и в одном заезде встречаются сразу по несколько чемпионов в разных классах. Каждый раз решается вопрос: что важнее – мощность мотора или мастерство пилота? Чемпионом, как и ожидалось, стала бельгийская команда – второй раз подряд и 12-й за историю выступлений в этом чемпионате.

Бельгию представляли: 7-кратный чемпион мира Стефан Эвертс (Yamaha, класс MX1), а также призеры крупнейших соревнований Стив Рамон (KTM, MX2) и Кевин Стрийбос (Suzuki, open). Эвертс уверенно выиграл оба заезда. Второе место завоевала команда Голландии, третье – французская дружина (в ее составе выступал Мишель Пишон). Следует отметить, что до последнего момента на «бронзу» рассчитывали, и небезосновательно, эстонцы – они опережали французов по очкам, и только потому, что в последнем заезде у Танела Леока случилась поломка мотоцикла, прибалты опустились на четвертую позицию.



Россию представляли Александр Иванютин (MX1, Yamaha), Виталий Тонков (MX2, Honda) и Андрей Сафронов (open, Honda). Их поездка на «Кросс наций» едва не сорвалась. За неделю до гонки наша команда в том же составе участвовала в чемпионате Европы и понесла ощутимые потери: вывихнул лодыжку Тонков, ушиб ребра Сафронов, невредимым остался только Иванютин. Врачи советовали травмированным немедленно вернуться домой, однако спортсмены решили не отступать. И не зря: впервые в новейшей истории наши парни по результатам «засечки» попали в основную подгруппу и заняли 18 место, что соответствует их сегодняшнему уровню.

***

Первый «Кросс наций» стартовал в 1947 году в Бельгии. В гонках участвовали 10 стран, победителями вышли спортсмены Великобритании.

Сборная СССР выиграла командный чемпионат в 1968 году, в 1974 и 1975 годах становилась бронзовым призером. В 1978 году Геннадий Моисеев, Владимир Кавинов, Валерий Корнеев и Владимир Худяков во второй раз победили в «Кроссе наций». С середины 80-х, когда партийное руководство страны вынесло запрет использовать иностранную технику, кроме чехословацкой, советские гонщики не проходили даже этапы квалификационного отбора.

Гонщики нового поколения российских кроссменов стартовали в командном чемпионате лишь в 2001 году, но не прошли «засечку». На следующий год результат не лучший. Только в 2003 году сборная в составе А. Иванютин, В. Тонков, А. Сафронов выступила относительно успешно – 20 место из 24 команд.

РАЛЛИ-РЕЙД

В ЖАРКИХ ПЕСКАХ АРАВИЙСКИХ

Внедорожная гонка «Вызов пустыне», на сей раз ставшая предпоследним этапом чемпионата мира по внедорожным ралли, традиционно собирает в Арабских Эмиратах немало участников. Вот и сейчас прибыло семь десятков мотогонщиков. Непривычно отсутствовали фавориты: видимо, еще свежа в памяти трагедия в Египте, унесшая жизнь Ришара Сенкта. Даже Сирил Депрэ, трижды выигрывавший последние «Вызовы пустыне», отказался от участия. Так что основными претендентами на победу считали представлявших заводскую команду КТМ испанцев Исидра Эстев Пуxоля и Марка Кому. Но и им следовало опасаться некоторых любителей, в частности, лидера нынешнего чемпионата мира норвежца Пала-Андерса Уллевалсетера (КТМ) и поляков Марека Дабровски и Яцека Кзашора (оба из KTM Orlen Team), занявших здесь годом ранее 3 и 4 места.

Прогнозы начали подтверждаться уже в прологе, когда на 2-километровом кольце Jebel Ali Racecourse в Дубаи лучшее время показали Уллевалсетер и Кома. На следующий день, после того, как организатор ралли – шейх Мохаммед Бен Сулаем дал торжественный старт в Абу-Даби, на 352-километровом первом этапе овладели инициативой испанцы из команды Repsol: Кома на две минуты обошел Пуxоля.

Теперь предстояло три дня гнать вблизи бивуака в Moreeb. Пытаясь обмануть жару, организаторы собирались дать старт рано утром. Но пустыня распорядилась иначе – туман на два часа задержал старт. Чтобы участники успели финишировать до наступления ночи, пришлось на 50 километров сократить спецучасток, пронизывающий нефтеносные поля. Здесь у Марка Кома забарахлил мотоцикл, и он, заработав 15 часов штрафа, потерял шансы на победу. Место лидера в общем зачете чемпионата мира занял финишировавший вторым Исидр Эстев Пуxоль. На второй позиции – победитель этапа Дабровски. Уллевалсетер закончил гонку третьим. Такой расклад устраивал норвежца: любое место на подиуме обеспечивало ему титул чемпионата мира по ралли-рейдам.



Исидр Эстев Пуxоль – победитель ралли.



На следующих двух этапах ситуация в лидирующей группе не изменилась: гонщики финишировали согласно установившейся иерархии, и только на последней 255-километровой петле второй результат показал Яцек Кзашор. Впрочем, это уже ничего не меняло, так как последний этап отменили в связи с начинавшимся праздником мусульман рамаданом. Более 300 километров до подиума в Морском клубе Дубаи участники преодолели колонной.

В нынешнем чемпионате мира осталось провести один этап – гонку в Аргентине. Однако норвежец Андерс Уллевалсетер уже недосягаем для соперников – он чемпион мира-2004.

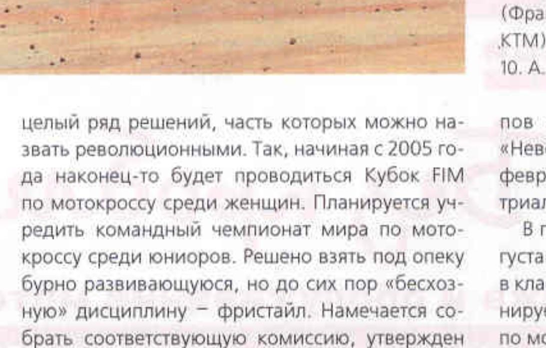
Чемпионат мира (после 5 гонок из 6)
1. П.-А. Уллевалсетер (Норвегия, КТМ) – 100 очков;
2. И.-Э. Пуxоль (Испания, КТМ) – 68;
3. Я. Кзашор (Польша, КТМ) – 64;
4. М. Кома (Испания, КТМ) – 54;
5. М. Дабровски (Польша, КТМ) – 54;
6. С. Депрэ (Франция, КТМ) – 45; 7. Р. Сенкт (Франция, КТМ) – 38; 8. О. Полли (Италия, КТМ) – 33; 9. В. Ривера (Испания, КТМ) – 32; 10. А. Кокс (ЮАР, КТМ) – 31...

ОФИЦИОЗ

В РОССИИ, ПОД ФЛАГОМ FIM

В Париже с большой помпой отметили 100-летие Международной мотоциклетной федерации (FIM). На юбилейный конгресс прибыли 78 национальных делегаций, среди них представители Мотоциклетной федерации России (МФР); вице-президент Александр Аристов, генеральный секретарь Станислав Баландов, член исполкома Юрий Глушнев. Каждая делегация получила в дар юбилейную медаль, а россиян наградили еще и красочной грамотой, изготовленной по случаю 50-летия МФР.

Но и дела не забыли. На конгрессе приняли целый ряд решений, часть которых можно назвать революционными. Так, начиная с 2005 года наконец-то будет проводиться Кубок FIM по мотокроссу среди женщин. Планируется учредить командный чемпионат мира по мотокроссу среди юниоров. Решено взять под опеку бурно развивающуюся, но до сих пор «бесхозную» дисциплину – фристайл. Намечается собрать соответствующую комиссию, утвержден регламент, составлен календарь соревнований.



Объявлено о проведении в 2005 году 8-этапного чемпионата мира по шоссейно-кольцевым гонкам на мотоциклах с колясками. Один из этапов пройдет в Санкт-Петербурге на трассе «Невское кольцо» (10–11 сентября). Там же 11–12 февраля состоится этап чемпионата мира по триалу в залах.

В подмосковном «Парке Экстрим» 28–29 августа пройдет Гран-при России по мотокроссу в классе мотоциклов с колясками. Здесь же планируется организовать этап чемпионата Европы по мотокроссу (соло) в классе «250».

Впервые местом проведения международной гонки станет российский областной центр Пенза, где состоится чемпионат Европы по мотокроссу в классе «125» среди юниоров.

Материалы рубрики «Спорт» подготовили: Вадим АЛЕМБИКОВ, Евгений ГУСТОВ, Максим ДЕСЮК, Константин КОМКОВ, Анатолий ЛЕЛЬЕВР, Алексей СЕРЕБРЕННИКОВ, Александр ШОХИН, Анастасия ЮРЧЕНКО. **Ведущий рубрики – Николай САМАРИН.**













ОПУБЛИКОВАНО В «МОТО» В 2004 ГОДУ

АКТУАЛЬНО

Если так уж невтерпеж (каверзы на старте сезона) № 4-65*
Цвет времени: желтый (вал техники с Востока) № 5-60
Бабка с косой все ближе... (развал на Киевском мотозаводе) № 5-68
Сага об ОСАГО № 5-76
Права для «полтинников» № 8-6
...Или закон мертворожденный? № 8-6
США: наравне с автомобилистами № 8-7
Италия: избежать бы бузы № 8-8
Как редакция «Мото» отнеслась к постановлению московского мэра № 8-8
Почему в России дороже? (особенности национального ценообразования) № 9-8
Не «права» (о регистрации «полтинников») № 9-10
«Косяки» в ПДД (прежде, чем «строить» скутеристов) № 10-10
Чайнациклы из Питера (скутеры под торговой маркой Zip Star) № 11-64
От снегоходчиков потребуют предъявить «права» (О порядке регистрации и сдачи экзаменов) № 12-8

ТЕХНИКА

Эксклюзив. Дебюты моделей. Выставки

«Соло» для шоссе с «боем» № 1-66
Pret-A-Porter № 1-67
Вдогонку (сюрпризы в Болонье) № 2-42
Прогулки с автоматом (новинки скутерного рынка) № 3-40
В экстазе (мотошоу в Бирмингеме) № 3-48
Плод мезальянса-2 (Moto Guzzi) № 4-10
Энерговооружен и взрывоопасен (новый Benelli TNT) № 4-12
Длинный и низкий (Honda VT750C4 Shadow) № 5-10
Рейсинговая бензопила (мини-мото в России) № 5-30
Центрифуга (на Московском мотосалоне) № 5-38
Допинг (мотошоу в Манчестере) № 5-42
AWD: все – ведущие (обзор полноприводных вездеходов) № 5-54

* Здесь и далее первая цифра – номер журнала, вторая – страница.

С кем лучше «форсить»? (Piaggio) № 5-81
Долой пустоты! (Aprilia) № 6-8
«Совнархоз» в старинном сюртуке («Урал-Ретро») № 6-40
Неуловимый ковбой («Мотор-парк-2004») № 6-48
Штормовое предупреждение (Bombardier Sea-Doo RXP, аквабайк) № 7-35
Король европейских городов (Piaggio) № 7-38
На троих (Sea-Doo 3D, гидроцикл) № 8-12
Торжество электроники (BMW K1200S) № 8-26
Они раскрылись первыми (новинки Intermot-2004) № 10-12
Сияние «Полярной звезды» (50 лет Polaris) № 10-68
«Вы нам на саксе сыграете, а мы вам на баяне спляшем» (Intermot-2004) № 11-8
900 «кубиков» внутривенно (снегоход Polaris Fusion 900) № 11-52
Алюминий – чтобы летать (новая серия «кроссачей» Yamaha) № 12-10
Повелитель скалистых гор (Polaris RMK 900) № 12-68

Тесты

Yamaha TW200 № 1-10
Ducati ST3 № 1-16
Suzuki GSX-R1000 № 1-26
ММВЗ-1.102 № 1-32
АВДИС-6.502, ATV № 1-36
AD BOIVIN Snow Hawk 503, сноубайк № 2-10
Harley-Davidson Sportster XL1200R, XL1200C, XL883C, XL883 № 2-16
Yamaha Banshee YFZ350, ATV № 2-24
Aprilia Scarabeo 200, скутер № 2-30
BMW R1200GS № 3-10
Honda RC211V5, Yamaha YZF-M1 № 3-16
Honda Fireblade CBR1000RR № 3-28
Suzuki SV650S № 3-34
Yamaha YZF-R1 № 4-14
Moto Guzzi 750 Nevada Club № 4-18
Yamaha TDM900 № 4-24
Kawasaki ZX-6RR, Suzuki GSX-R600, Belgarda Yamaha R6, Triumph Daytona 600, Ten Kate Honda CBR600RR № 4-31
«Рысь-2» ТМЗ 6.9032, ATV № 4-42
Kawasaki VN2000 № 5-12
Aprilia Atlantic 200, скутер № 5-18
BM Galaxy 125, скутер № 5-26
Yamaha XT660X/XT660R № 6-10
Yamaha YBR125 № 6-18
KTM 660 Rally «Factory Replica» № 6-24
Gilera DNA 180 № 6-28
BM Action 50, скутер № 6-32
«Пегас-31», мопед № 6-36
Benelli TNT 1130 № 7-12
MV Agusta F4 1000 S № 7-18
Yamaha XJR1300 № 7-24
Aprilia Scarabeo 500, скутер № 7-30
Triumph Rocket III № 8-14
Bimota Tesi 2D № 8-20
BMW, разные № 8-28
Suzuki GSX-R750 № 8-34
Bombardier Outlander Max, ATV № 8-40
«Иж-6.903» № 8-44
BMW K1200S № 9-12
Benelli Tornado 900 Tre № 9-18
Honda Valkyria Rune № 9-24
Kymco Movie XL125, скутер № 9-30
Reggy RG50S1001, скутер; RG50M1601, мокик; RG50S1201, скутер № 9-34
Honda TRX650FA FourTrax Rincon, ATV № 9-38
Ducati 999R № 10-14
Aprilia Leonardo 300, скутер № 10-20
Kawasaki ZR-7 № 10-24
Honda Pacific Coast 800 № 10-28
ACE XP4 1924 года № 10-32
ЗиД-50-01 «Пилот», мокик № 10-38
Honda CBR1000RR Ten Kate Edition № 11-28
Kawasaki ZX-10R Ninja № 11-36
Aprilia Tuono Fighter № 11-42
Baltmotors BM-Action 50, скутер № 11-46
Yamaha YZF-R6 № 12-12
Jordan Rino 125, ATV № 12-18
Suzuki Burgman AN650 Executive № 12-22
Indian 1000 8V № 12-26

Репортажи, интервью

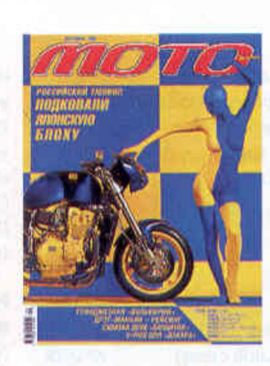
Круизеры? Никогда! (беседа с президентом Ducati Федерико Миноли) № 1-23
Итальянцы в трубе (испытания кольцевого GP125 в России) № 2-38
Как это бывает в Японии (об особенностях моторынка) № 3-75
MV Agusta после клинической смерти (глава компании MV Agusta Клаудио Кастильони о ее перспективах) № 5-24

Не понаслышке

Выход из клетки (Ducati 999) № 1-38
Вот так обнова! (история о «Юнкере») № 1-92













Карманный лимузинчик
(Yamaha NEO'S, скутер) № 2-36
Как я «попал» на «Тайгу»
(о недостатках снегохода) № 3-70
Девушка на дельфине
(Aprilia Majito 50, городской скутер) № 4-46
«Громовой туз», он же козырной
(Yamaha YZF1000R Thunder Ace) № 5-32
Мой партнер – боец
(Yamaha YFM350X Warrior, ATV) № 5-34
Портрет идеального дачника
(Yamaha TW125) № 6-44
Магия класса
(Kawasaki Z1) № 7-39
Огненно-бреющий полет
(Honda CBR1000RR Fireblade) № 9-40
Бандитские разборки
(Bandit 400V, 400K) № 9-42
Не я на нем, а он на мне
(истории мытарств с «Юнкерами») № 9-46
Заход на посадку
(Honda RTV1000R RC51) № 11-48
«Суза» любит баксы
(Suzuki TL1000R) № 12-30
Край света стал ближе
(Yamaha FJR1300A) № 12-36
Серый ослик
(Honda Tact) № 12-40

Мы и мотоцикл

Горбунок по-японски
(самый маленький «Интрудер») № 6-90
Езжу с чемпионом GP № 7-82
Будет вечный музон
(с аудиоаппаратурой) № 9-74
Старый друг
(Минский вариант DKW RT125) № 10-67
Люблю из последних сил
(Yamaha YZF-R6) № 12-42

Культ масс

Ты жива еще, моя «старушка»?
(китайский вариант Jawa) № 1-92

Железный марш

Гармонический строй
(три евробайка с японским именем) № 1-40
Портрет среднего класса
(«бюджетные» байки) № 2-44
Прямиком с трека
(новая генерация
600-кубовых спортбайков) № 12-44

Hi-tech. Know-how

Король умер. Да здравствует король!
(«изобретение» к сезону-2004) № 2-52
«R» – значит «ракета»
(Yamaha YZF-R1) № 3-46
Fe, Al, Mg, Ti... играть подано! № 5-56
Держать удар!
(эволюция передней подвески) № 6-56
В этом двигателе нет коленвала
(конструкция Фролова) № 8-72
100 лет по мягкому месту
(эволюция задней подвески (часть 1) № 9-48
По мягкому месту
(эволюция задней подвески (часть 2) № 10-48

Генеалогия. Рождение жанра

И неважно, кто отцы
(генезис скутера: эпизод третий) № 1-52
«I'll be back!»
(возрождение марок-легенд) № 6-62, №7-42
«Прикрой, атакую!»
(самые спортивные из байков) № 8-48

Тюнинг. Кастомайзинг. Изобридеи

Всепролазы
(эволюция «2х2») № 1-46
Лазарет № 1-60
Полет дурацкой мысли
(непризнанные творения) № 1-93
Комета Стоуна № 2-60
Боливар № 2-65
Искра мегаполиса № 3-56
Эту тройку не догнать
(как делают стритфайтеры) № 4-54
Принцип Микеланджело № 5-48
С повадками бомбардировщика № 5-74
Космополиты № 6-50
«В гробу видал я эту моду!» № 7-48
В нимбе
(подсветка мотоцикла) № 7-69
Сотворение мифа № 8-54
V-Rod для «Дакара» № 9-54
Бунт колеса
(моноциклы) № 9-62
Power – подковы
(российское стритфайтерство) № 9-66
Примуса починяем № 10-42
Деревянный № 10-66
Вне формата
(Yoshimura X-1) № 11-54
Viva Trionfo! № 11-56
Трайк как разрушитель
психологических комплексов
(особенный взгляд мототворца) № 12-58

Уникум

Два «Союза»
(80 лет советскому мотоциклу) № 6-68

Самопал. Supercамопал

Дружище Квазимодо № 1-64
Чижжж... № 1-98
Новая жизнь «Запорожца» № 2-66
«Стрит» для северных широт № 3-58
Буду лопать марципаны № 4-58
«Днепр» на цепи № 5-64
Топ-квадр № 5-70
На темы «Оки» № 6-76
Не для шоу № 7-60
Иной
(трайк) № 8-68
Ни разу не аскет № 9-70
А теперь – «ушастый» № 10-62
Хамелеон № 11-60
Сохранив лицо и дух
(такими могли бы быть
чешские мотоциклы) № 12-62

ИСТОРИЯ

Портрет на память

Поперек
(мотоцикл по-японски) № 2-54
Петр Можаров и его мотоциклы № 3-60
О «Буранах», газете «Правда» и вредном доценте
(записки участника первого
снегоходного тест-драйва) № 3-64
Самый первый супербайк
(Honda CB750) № 5-50
Британская Цусима
(BSA) № 6-70
Лучший из довоенных
(ТИЗ АМ-600) № 7-52
Брак Лондона и Токио № 8-58
Не убий историю
(о реставрации и имитации) № 8-62
Баварские коровы
(BMW) № 10-54
Динозавр ископаемый
(как совершается чудо реставрации) № 10-60
Прирожденный убийца
(Kawasaki KH500 – острее ножа) № 12-50

Ретроскоп

Чудеса и диковины
(в музее Honda) № 1-56
Только в Риге!
(самая полная коллекция
отечественных мотоциклов) № 4-48
Пиршество ретроманов
(олдтаймеры в Эссене) № 7-56
Герои дощатых треков
(о гонках, столь популярных в США 90 лет) № 9-52
А этот музей «сгорит»?
(раритеты прожили долго) № 9-58
У деда был такой же
(что хотят собиратели мотостарины) № 12-54

РЫНОК

Прилавок. Не промахнись!

Кудесникам сварки, мастерам «болгарки»
(продукция Liqui Moly) № 1-68
Давай поговорим
(что такое «Интерком») № 1-69
Такая не подставит (цепи Regina) № 2-71

На свалку? В ремонт!
(вторичный моторынок) № 2-72
Вам это к лицу. И к телу
(облачение мотоциклиста) № 4-60
Все с молотка
(на японских мотоаукционах) № 5-77
Под музыку встречного ветра
(шлемы Schuberth) № 5-80
Спасение покупающих
(как выбрать скутер б/у) № 7-66
Не садись за руль голяком
(об экипировке) № 7-70
Не опрокинешь!
(мотосалон «WYP-Motor») № 7-71
Уже зима стучится в двери
(экипировка для снегоходчиков) № 9-85
Долго будешь думать?
(секонд-хэнд покупай осенью) № 10-72
Гусеницы от «Композита» № 10-72
Джим знает толк в экипировке
(мотоодежда для внедорожной езды) № 11-66
Всю зиму – на «Арктике»
(масла «Экойл») № 12-71

Бенефис дилера

Купи и угомонись
(Mr. Moto) № 1-70
Ими интересуется милиция
(«Мото Рэст») № 2-70
Французские «львята» несутся
мимо невских львов
(ТД «Франкарди») № 3-68
И в пике, и в бреющий полет
(«Ускоритель») № 4-66
Нашествие рыжих
(«Байк-Ленд») № 5-78
Техника с гарантией²
(«Маско-Ист») № 7-64
«Кубы» большие и малые
(WYP-Motor) № 9-84
Сезон не закрываем
(«Автоконцепт») № 10-70
Море драйва круглый год
(«Вулкан-моторс») № 12-66

VIP-холл

Михаил Сухаренко
(издательский дом Р.О.С.-КОР) № 1-71
Александр Никитин
(мотосалон «Мотодор») № 3-69
Андрей Мокрушин
(компания «АМ Групп») № 4-87
Сергей Панферов
(компания «ДиМ+К°») № 5-80
Сергей Кулько
(тур. компания «Спутник») № 8-79
Владимир Коваль
(фирма «Отечественная мототехника») № 12-70
Олег Балбаков
(компания Motolain) № 12-70

МАСТЕР-ПИЛОТ

В угол!
(искусство «козления») № 1-74
Больше газу – вопреки инстинкту
(скоростное вождение) № 2-74
В режиме «постоянно включено»
(в стиле off-road) № 4-68
Хорошо сидим!
(и снова об инстинкте самосохранения) № 5-82
Рулить или контррулить?
(для всех, кто ездит по дорогам) № 8-76
Ручка газа управляет пространством
(как видеть далеко и широко) № 9-76
Тормоза придумали не трусы
(борьба с инстинктами) № 10-74

КЛУБ

Экстрим

Сальто-мотомортале
(акробат из Чехии) № 1-72
Произвольная программа
(прогулка по вертикальной стене) № 2-78
Водный дрэг-рейсинг на снегоходах
(когда на водоеме чистая гладь) № 2-96
Соло барабанщика
(киевский экстремал) № 3-80
Войди в команду приключений КТМ
(драйв по Тунису) № 4-84
С огнем за плечами
(7-й фестиваль «Прометей») № 7-84
На трассе для элиты
(мастер-класс на Silverstone) № 7-90
Стант-райдинг на «табуретке» № 8-88
Стант-райдинг: беспредел
(чемпионат мира) № 9-79
Бал маньяков
(дрэг-рейсинг по-европейски) № 9-80
Трюкачи потрясли Питер
(шоу «Stunt Riding Day Россия-2004») № 10-84
На одном колесе, и не только
(что такое стант-райдинг) № 11-68
Ехал грека через реку
(через Эгейское море
на гидроцикле-«стоячке») № 11-84
Под запахи бензина и пиццы
(всемирное гуляние Benelliводов) № 11-88
Фигуры высшего выпендрежа
(сноукросс) № 12-80
Королева кинотрюка
(Дебби Эванс) № 12-84

С натуры

Мизантроп
(по дороге на работу) № 12-86

Мужские игры. Зимний адреналин

«Чайник» на трассе GP № 1-78
Вставай, а то опухнешь
(досуг в картинг-центре) № 1-82
На тряпочке с мотором
(еще и пилот параплана) № 2-98
Фрирайд: «расколбас»
в зимнем антураже № 3-84
«Гляди, как вертится, нахал...»
(маунтин-байк) № 4-88
Вровень с ветром
(виндсерфинг) № 5-90
Дринкинс
(в кабине планера) № 7-80
Спайдермен-3
(вниз головой со стрелы крана) № 9-94
Спуск в объятиях лавины
(горные лыжи) № 11-86

Конкурс читателей

Байки-шоу №№ 5-12

Один из нас. Звезды на мото

Господин предводитель
(Дмитрий Киселев) № 2-92
Герр Расщепихин опасен
(двукратный чемпион России) № 3-94
«Не вижу причин не приезжать
в Думу на спортбайке»
(Георгий Боос) № 4-90
«Ария» между концертами № 8-102
«Мне не страшно»
(Дмитрий Певцов) № 9-96
Подданные «кольца»
(что в душах гонщиков) № 11-96

Распахнутый мир

Я больше не боюсь людей
(от Тернополя до Владивостока) № 1-84
Драйв
(московские байкеры в Японии) № 2-80
Восточный «триптих»
(через девять границ) № 3-86
–50°С на солнце
(по Якутии на снегоходах) № 4-70
Южный крест Дэйва Барра
(по Австралии) № 5-86
Алтайский излом
(по горам Алтая) № 6-80
Земноводные фантазии
(на «Абре» по государевой дороге) № 7-72
По выжженным землям
(по Австралии на «Уралах») № 8-80
Христианский набег на Ближний Восток
(реликвии в мусульманском крае) № 9-86
К черту на рога
(путешествие без маршрута) № 10-86
Марафон от Янцзы до Одера
(на ретро-мотоциклах) № 11-74
Эверест, мотоцикл, отметка 7028 м
(мотовосхождение) № 11-89
Чем сладок песок
(«Караван-04») № 12-72

Вспомогалка

Твоя «телега»
(автомобильный прицеп под эндуро) № 10-118

Увековечим!

Натюрмоты
(«овощная» техника) № 1-93
Сниму последнюю рубаху
(Bodiart) № 1-94
Вместо снеговика и без морковки.
Данила-мастер
(шедевры из картона) № 2-97
Первый скутер на деревне
(снеговые скульптуры) № 3-96
Проект «Асса»
(скульптура Виктора Цоя на Арбате) № 4-92
Шалости техноарта
(мототемы скульптора-кузнеца) № 5-93
Как настоящий
(Jawa на столе) № 6-91
Привет в Париж
(из авто- и мотозапчастей) № 7-89
Как бы не сперли...
(из металлолома) № 8-79
Шатун
(символ всех моторов) № 11-65

Клуб-инфо

Нашествие лапланавтов на север
(экспедиционный сезон) №1- 94
Порысачим на льду № 1-95
Великолепие тату
(Tattoo-fest) № 1-95
Какие есть
(красноярский мотоклуб «Кентавр») № 2-100
Байкерские мифы и реальность № 3-76

Шампанское для самой-самой («Paddock girls-2004») № 4-95

Байкерский календарь-2004 № 4-94

Мотоклубы: банк данных № 4-96, № 5-96

Сумасшедший праздник экстрима (международный фестиваль «Прометей») № 5-94

Tattoo-fest отправился в губернии № 5-94

Oppozit.ru – не оппозиция № 6-91

Байкеры всех стран, не разъезжайтесь! («Лицом к океану-2») № 6-92

«Ночным волкам» 15 лет № 7-5

Окольцевали Селигер (Week-end владельцев баварских байков) № 8-32

Написано иглой по телу (Tattoo-fest) № 8-90

«И сия пучина поглотила ея...» (на Гоблин-шоу) № 8-94

Рок оглушил Киев (мото-рок-шоу) № 8-95

А то! (мотофестиваль в Малоярославце) № 8-96

Украинский драйв (байк-шоу «Тарасова гора») № 8-98

По винным лабиринтам Молдовы («Шоу моторов» в Кишиневе) № 9-98

Манский плес. Тайга. Июль (фестиваль «Встречное движение») № 9-99

Уравняй шансы! (оружие для самообороны) № 10-92

Беслан: скорбим вместе со всеми № 10-96

Самый-самый подарок (визит в школу-интернат) № 10-96

Все фасоны – в гости к нам! (фестиваль в Ольгине) № 10-97

«У нас, на краю света» (слет во Владивостоке) № 10-98

Померкло ночное светило («Bike-Week» «Ночных волков») № 10-100

Как на «Джокеров» именины... № 10-101

Проповедь с седла мотоцикла (виртуальный мотохрам) № 11-90

Байкерские традиции и приметы № 11-90

Прощальный «расколбас» (закрытие байкерского сезона) № 11-92

Мы любим своих «старушек» (клуб Jawaold) № 11-92

На Волге пошоумели (байк-пати в Волгограде) № 11-93

«Ангелы ада» все же ангелы № 11-93

«Ферзь» умеет зарабатывать (подростковый мотоклуб) № 11-94

Индеец на Алтае (дальнобойщик с 22-летним стажем) № 12-88

Байкеры восстановили справедливость (происшествие в центре столицы) № 12-89

Дронь, качан, железяку – поботаним мутить тартилл (словарь байкерского жаргона) № 12-90

О мотобезобразиях и дуракавалянии (английское шоу) № 12-91

От заката до рассвета (направление – Дайтона-Бич) № 12-92

Книжная полка

О «Юнкере» бедном замолвите слово... № 1-96

Мечом и колесом № 1-96

Древо бестолковости № 1-97

Теперь все точно № 2-110

О вяло- и быстротекущем № 2-110

Бумажные «аисты» все стерпят № 2-111

«Пилотам» повезло № 3-101

Бойся двойников! № 4-104

Серовато, но – бестселлер № 4-104

Робинзон знает толк в питании № 5-103

Чего-то здесь не хватает... № 6-101

Нескучный Можаров № 6-101

«За кулисами «Дакара» № 7-114

Наконец сказали «А» № 8-109

Тренинг и еще раз тренинг! № 8-109

Только для старьевщиков № 8-111

Клеевая азбука № 8-111

Из большой любви к педальным № 8-111

Из князи – в пираты № 9-75

Теория для практиков № 10-108

Можешь помочь раненому в ДТП? А себе? № 11-65

Всем выжить!

Травмпункт на обочине (первая помощь пострадавшему) № 7-94

РЕМЗОНА

Дышите глубже. И чаще (доводка мокика «Пилот») № 1-102

Фильтр-экспромт (нестандартный воздухоочиститель) № 1-10

Стой и не рыпайся! (задний «барабан» ATV) № 1-106

Хочу все знать о токе (плохие и хорошие тестеры) № 1-108

Почти как у «Харлея» (замок зажигания) № 1-110

Литр для «Урала» (ремонт мотора вылился в переделку) № 2-102

Первотолчок (электростартер скутера) № 2-105

Не без хитростей (Ковровский мотор-«полтинник») № 3-98

Шатун: и вовсе не бездельник (как он работает) № 3-102

Стоп-сигнал – не для понтов (использование свойств геркона) № 3-106

Перед выездом (подготовка мотоцикла к дороге после простоя) № 4-64

Без устали (гидропривод сцепления) № 4-100

Не бойся железа! (капремонт двигателей иномарок) № 4-101

Дайте ему ремня! (ремонт вариатора скутера) № 5-100

Шрус на «Урале» (модернизация трансмиссии оппозита) № 5-102

Чтобы не было мучительно больно (тормозная гидравлика) № 6-94

О последствиях «зимней спячки» (ремонт мотора Yamaha FZR400) № 6-96

Про шторы и искры (настройка зажигания с датчиком Холла) № 6-100

Труба не должна поперхнуться (о резонаторах, глушителях) № 7-100

Чтобы вовремя остановиться (замена колодок дисковых тормозов иномарок) № 7-104

Резвость, право, не порок (форсировка двигателя Jawa 350/634) № 8-106

Товарищ на цвет есть (колодки для дисковых тормозов) № 9-106

Бег в противогазе (обслуживание поролонового воздушного фильтра) № 9-110

Клизму ей! (экспресс-замена тормозной жидкости) № 9-111

Блести, блести, моя люминь! (как отполировать крышку двигателя Suzuki RF400) № 9-112

Теперь не жужжит (ремень в приводе ГРМ оппозита) № 10-104

Перед тем, как залечь в берлогу (подготовка к зиме) № 10-106

Не на свалку – на сварку (профессиональный ремонт пластика) № 11-102

Цепные страдания (обслуживание ГРМ 4-тактного мотора) № 12-94

Компрессия удрала... (особенности ремонта двигателя Yamaha YZF750) № 12-96

Не стоматолог я – художник (гравировка) № 12-99

Подмажь «прогрессию» (как продлить жизнь задней подвеске внедорожника) № 12-100

На зарядку! (диагностика электрооборудования) № 12-102

Экспертиза

Фары на «японцах» – вне закона? (пройдут ли «праворульные» мотоциклы техосмотр?) № 3-72

Если Гук «крякнул» (карданные шарниры для «Урала») № 4-98

На лицо прекрасные, страшные внутри («засады» коленвалов и поршней для «Пилота») № 5-98

Не потей, а то ослепнешь (антифоги) № 7-98

Гасить и не колебаться (амортизаторы для «Урала») № 11-100

Вопрос-ответ: во всех номерах

Мозгодром: во всех номерах

СПОРТ

Rossi + Yamaha = ?.. № 1-114

Какой мотоспорт нам нужен? (интервью с президентом НРМФ Григорием Шуликом) № 1-119

Огнедышащее ралли (марафон «Париж-Дакар») № 3-108

Чемпионат становится богаче (о «кольцевом» чемпионате РФ-2004) № 4-105

Покушение на фаворита? (фотосвидетельство) № 4-111

Все заряжены, курки взведены (к старту чемпионата по ШКМГ-2004) № 5-108

На фабрике адреналина (интервью с президентом клуба «Off-Road» Игорем Поваровым) № 5-112

X-стиль (что такое супермото, суперкросс, кантри-кросс) № 5-114

Поехали! (итоги Гран-при Африки) № 6-104

«Красные Крылья» России (о сборной РФ) № 6-107

Полвека в гонках (два юбилея Игоря Артемова) № 6-108

MotoGP: в паддоках (с допуском «Разрешено быть везде») № 10-76

Как живешь, чемпион? (интервью с Александром Балашовым) № 11-113

Человеческий фактор (итоги motoGP-2004) № 12-104

Цены на мототехнику: во всех номерах


ТОЛЬКО - ЛУЧШИЕ
СНЕГОХОДЫ
ARCTIC CAT
официальный дилер
BOMBARDIER
официальный дилер
POLARIS
официальный дилер
YAMAHA
официальный дилер
АВТОКОНЦЕПТ 3-63-63-63
www.avtoconcept.ru
Москва, Ленинградское шоссе, д.52


PARTS UNLIMITED
ОФИЦИАЛЬНЫЙ ДИЛЕР В РОССИИ
Запасные части и аксессуары
т. (095) 945-43-57 E-mail: moto@motoavto.ru


КАМИКАДЗЕ (095) 786-3732
Б\У МОТОЦИКЛЫ
СКУТЕРЫ В КРЕДИТ
ПОЛНОЕ ТО, ДОСТАВКА ТЕХНИКИ
Москва, м. "Шоссе Энтузиастов", ш. Энтузиастов, д. 56, территория з-да "Прожектор"
2-я остановка от метро на любом троллейбусе в сторону области, ост. "Главная аллея".
ПРИГЛАШАЕМ МЕХАНИКОВ НА РАБОТУ
http://www.kamikaze.ru


ЛУЧШИЕ МОДЕЛИ
СНЕГОХОДОВ
ТК "СПОРТ-ХИТ"
г. Москва
Сколковское шоссе д 31, стр 1
тел.: (095) 937-4576, 780-3278
ТК "ЭКСТРИМ"
г.Москва,
ул. Смольная д.63б, 1-й этаж,
тел.: (095) 780-3278, 780-3219
www.motorov.net
АЛЬБАТРОС







Официальный импортер ООО "Максималь"
приглашает на работу:

- Директор мотосервиса
- Руководитель отдела запчастей и аксессуаров

Требования к кандидатам:
- высшее техническое образование
- свободный английский язык
- опыт работы от 2 лет

Тел./факс: (095) 980-55-82
job@maximoto.ru www.maximoto.ru











• ЗАО НПО "Композит" приглашает к выгодному сотрудничеству по реализации гусениц для всех отечественных снегоходов в Вашем регионе

Наш адрес: г.Курск, ул.Соловьиная-49,
т./факс: (0712) 50-25-94
www.npocomposit.ru E-mail: composit@kursknet.ru









СЕРВИС И РЕМОНТ ЛЮБОЙ СЛОЖНОСТИ ИМПОРТНОЙ МОТОТЕХНИКИ

Токарно-фрезерные, сварочные (аргон) работы

аэрография

тюнинг, запчасти новые и б/у, эвакуация, зимнее хранение, кафе

Тел. 107-1276, 89015108202



- Мотоциклы
- Производство мотодельтапланов, винтомоторных установок
- Запасные части
- Ремонт
- Одежда и аксессуары

Москва, ул. Автомоторная, д. 2
«МОТОРЫ «СУЗУКИ»
Т.: 153-32-71, 504-3092
E-mail:sansanih@mtu-net.ru





- Снегоходные шлемы, подшлемники
- Перчатки, обувь, защита, куртки
- Снегоходные костюмы, очки
- Масло, ремни вариатора, свечи
- Стекла, зеркала, багажные кофры
- Гусеницы, накладки на лыжи
- Пластик, оптика, наклейки, лыжи
- Прицепы и лебедки для снегохода
- Оригинальные запчасти и детали

УСКОРИТЕЛЬ ЗАПАД
(095) 799-6111
МОЖАЙСКОЕ Ш.17

УСКОРИТЕЛЬ ВОСТОК
(095) 755-5566
УЛ. ПЕРВОМАЙСКАЯ 14/1

УСКОРИТЕЛЬ ИНТЕРНЕТ
www.uskoritel.ru
info@uskoritel.ru





www.5s.ru

BOMBARDIER

БТД МОТО

МОТОСАЛОН В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ!





СПб, ПР. ЛЕВАШОВСКИЙ Д.13, ТЕЛ.: (812) 336-21-15; 973-42-82





БОЛЬШОЙ ВЫБОР ЗАПЧАСТЕЙ НА:

СНЕГОХОДЫ

Мотоциклы и скутерА в наличии и на заказ!

мотоаксессуары и экипировка

ТЕЛ. (095) 775-1408, 268-9595
WWW.MOTOKVARTAL.RU
Г.МОСКВА, СОКОЛЬНИЧЕСКАЯ ПЛ. 4
ГАЛЕРЕЯ СПОРТА. ПАВИЛЬОНЫ: 01, 7, 11«А», 41







ЦЕНЫ НА МОТОТЕХНИКУ

Модель	Класс/назначение	Двигатель (тактность, цилиндры, объем,см³)	Мощность, л.с.	Год выпуска	Цена	Салон, телефон
Мотоциклы						
Yamaha XJR 1300	дорожный	4-4-1251	106	-	12599 $	PANAVTO (095) 780-55-55
Yamaha MT 01 NEW	дорожный	4-2-1620	109	-	18900 $	PANAVTO (095) 780-55-55
Yamaha FZS 600	дорожный	4-4-600	98	-	9999 $	PANAVTO (095) 780-55-55
Yamaha FZS 600 N	дорожный	4-4-600	98	-	9899 $	PANAVTO (095) 780-55-55
Yamaha YBR 125	дорожный	4-1-125	10	-	2000 $	PANAVTO (095) 780-55-55
Yamaha YZF-R6 NEW	спорт	4-4-600	123	-	13499 $	PANAVTO (095) 780-55-55
Yamaha YZF-R1	спорт	4-4-1000	180	-	18399 $	PANAVTO (095) 780-55-55
Yamaha XT 660 X NEW	эндуро	4-2-660	48	-	12499 $	PANAVTO (095) 780-55-55
Yamaha XT 660 R NEW	эндуро	4-2-660	48	-	11699 $	PANAVTO (095) 780-55-55
Yamaha WR 450 F	эндуро	4-1-450	52	-	9499 $	PANAVTO (095) 780-55-55
Yamaha PW80	детский	2-1-49	4.8	-	2099 $	PANAVTO (095) 780-55-55
Yamaha XV 1600 Wild Star	чоппер	4-2-1600	63	-	14499 $	PANAVTO (095) 780-55-55
Yamaha XV 1700 Warrior	чоппер	4-2-1670	85	-	19999 $	PANAVTO (095) 780-55-55
Yamaha FJR 1300 ABS	туризм	4-4-1298	143.5	-	18999 $	PANAVTO (095) 780-55-55
Yamaha TDM 900 ABS NEW	дорожный	4-2-897	86.2	-	13399 $	PANAVTO (095) 780-55-55
Aprilia RSV Mille STD	спорт	4-2-998	130	2003	16012 $	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Yamaha DT 125	эндуро	2-1-124	14	2003	4238 $	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Benelli TRE-900 Tornado	спорт	4-3-900	138	2004	23199 €	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Moto Guzzi Breva 750 ie Kat	дорожный	4-2-744	48	2004	10100 €	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Honda VTR1000S4	суперспорт	4-V4-999	136	2004	19490 $	АОЯМА МОТОРС www.aoyama.ru
Honda CBR 600 RR5	суперспорт	4-4-599	117	2005	14490 $	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda XL 1000V4 Varadero	турист-эндуро	4-V2-996	94	2004	16990 $	АОЯМА МОТОРС www.aoyama.ru
Honda GL 1800 A5 Gold Wing	туризм	4-6-1832	118	2005	27490 $	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda VTX 1800 C5	кастом	4-2-1795	103	2005	15990 $	АОЯМА МОТОРС www.aoyama.ru
Honda VTX 1300 C5	кастом	4-2-1312	75	2005	13990 $	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda VT 750 C5 Shadow	кастом	4-2-745	65	2005	11490 $	АОЯМА МОТОРС www.aoyama.ru
Honda CBR 1000 RR5 Fireblade	суперспорт	4-4-998	172	2005	17990 $	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda CBR 600 F5	спорт	4-4-599	110	2005	12490 $	АОЯМА МОТОРС www.aoyama.ru
Honda CB 600 F5	неоклассик	4-4-599	95	2005	11490 $	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda CBF 600 S5 ABS	неоклассик	4-4-599	95	2005	12990 $	АОЯМА МОТОРС www.aoyama.ru
Honda CB 900 F5 Hornet	неоклассик	4-4-919	110	2005	13490 $	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda XL 650 V5 Transalp	турист-эндуро	4-V2-647	53	2005	12190 $	АОЯМА МОТОРС www.aoyama.ru
Honda CR250R4	кросс	4-1-249.4	59	2004	8690 $	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda VFR 800 A5 ABS	спорт-туринг	4-V4-782	109	2005	17490 $	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda CBR 1100 XX5 Super Blackbird	спорт-туринг	4-4-1137	152	2005	16490 $	АОЯМА МОТОРС www.aoyama.ru
Honda CB 1300 F5	неоклассик	4-4-1284	116	2005	14990$	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Suzuki GSX-R 600 new	спортбайк	4-4-599	120	2004	13450 $	БАЙК-ЛЕНД (095) 596-81-00
Suzuki RM 65	детский кросс	2-1-64.7	-	2004	4370 $	БАЙК-ЛЕНД (095) 596-89-90
Suzuki VL 1500 Intruder LC	чоппер	4-2-1462	67	2004	14050 $	БАЙК-ЛЕНД (095) 980-98-13
Suzuki GSX 1400	классик	4-4-1402	106	2004	13200 $	БАЙК-ЛЕНД www.bikeland.ru
Hyosung GT 650	классик	4-2-647	79	2004	6990 $	БАЙК-ЛЕНД (095) 596-81-00
Zongshen ZS 200	эндуро	4-1-198	10	2004	2030 $	БАЙК-ЛЕНД (095) 596-89-90
KTM 85 SX	кросс	2-1-84.9	-	2004	6200 $	БАЙК-ЛЕНД (095) 980-98-13
KTM 125 SX	кросс	2-1-124.8	-	2004	7080 $	БАЙК-ЛЕНД www.bikeland.ru
KTM 640 LC4 Enduro	эндуро	4-1-625	54	2004	10600 $	БАЙК-ЛЕНД (095) 596-81-00
KTM 640 LC4 Supermoto	супермотард	4-1-625	54	2004	10650$	БАЙК-ЛЕНД (095) 596-89-90
KTM 640 DUKE II	супермотард	4-1-625	54	2004	10670 $	БАЙК-ЛЕНД (095) 980-98-13
KTM 950 Adventure	туризм-эндуро	4-2-942	98	2004	15800 $	БАЙК-ЛЕНД www.bikeland.ru
Kawasaki Vulcan 2000 Classic NEW	чоппер	4-2-2053	90	2004	15929 €	«Вулкан Моторс» (095) 504-28-21
Kawasaki Vulcan 1600 Classic	чоппер	4-2-1552	67	2004	10799 €	«Вулкан Моторс» (095) 937-25-89
Kawasaki Ninja ZX-10R NEW	суперспорт	4-4-998	175	2004	13139 €	«Вулкан Моторс» (095) 933-78-30
Kawasaki Z 1000	стрит	4-4-953	127	2004	9899 €	«Вулкан Моторс» (095) 504-28-22
Kawasaki KLV 1000 NEW	эндуро	4-2-996	98	2004	9899 €	«Вулкан Моторс» www.vulcan-motors.ru
Yamaha FZS 600 N NEW	стрит	4-4-600	98	2004	8459 $	«Вулкан Моторс» (095) 504-28-21
Yamaha XVS 650	чоппер	4-2-648	40	2004	7899 $	«Вулкан Моторс» (095) 937-25-89
Yamaha XV 1700 Warrior	чоппер	4-2-1670	84	2004	16739 $	«Вулкан Моторс» (095) 933-78-30
Yamaha XV 1600 Wild Star	чоппер	4-2-1602	63	2004	12599 $	«Вулкан Моторс» (095) 504-28-22
ИЖ Юнкер	дорожный	2-2-350	24	2004	43000 руб.	«Отечественное мото» (095) 509-23-10
Урал Волк	чоппер	4-2-745	45	2004	100 000 руб.	«Отечественное мото» www.rusmotobike.ru
ЗиД «Пилот» 4-тактный	мокик	4-1-50	3.5	2004	23000 руб.	«Отечественное мото» (095) 485-54-10
Скутера						
Yamaha Neos 50	скутер	2-1-49	5.5	-	2649 $	PANAVTO (095) 780-55-55
Yamaha BWS 100	скутер	2-1-101	7	-	2950 $	PANAVTO (095) 780-55-55
JMC Easy 50/100	скутер	2-1-49/93	5/8	2004	1699 $	WYP-MOTOR (095) 933-86-06
Honda SH150	скутер	4-1-153	16	2004	4990 $	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda SES 150 Dylan	скутер	4-1-153	16	2004	4990 $	АОЯМА МОТОРС www.aoyama.ru
Hyosung SF50 Prima Rally	скутер	4-1-49	5	2004	2060 $	БАЙК-ЛЕНД (095) 980-98-13
Zongshen ZS50QT-4	скутер	4-1-49	4	2004	930 $	БАЙК-ЛЕНД www.bikeland.ru
Suzuki AN650K3 Burgman ABS new	скутер	4-2-638	55	2004	12170 $	БАЙК-ЛЕНД (095) 596-89-90

Gilera DNA 50 2-T	скутер	2-1-49	-	2004	3700 $	Джет Формула (095) 399-23-90
Gilera Nexus 500	скутер	4-1-460	40.2	2004	9000 $	Джет Формула www.jetformula.ru
Мотовездеходы (ATV)						
Yamaha YFM 660 FWA Grizzly	утилитарный	4-1-660	42	-	12699 $	PANAVTO (095) 780-55-55
Yamaha YFZ 450	спорт	4-1-450	-	-	10199 $	PANAVTO (095) 780-55-55
Yamaha YFZ 450 FWA Kodiak	утилитарный	4-1-450	26.4	-	10899 $	PANAVTO (095) 780-55-55
Yamaha YFM 125 A Grizzly	утилитарный	4-1-350	8.6	-	5099 $	PANAVTO (095) 780-55-55
Yamaha YFS 200	спорт	2-1-200	21	-	4999 $	PANAVTO (095) 780-55-55
Yamaha YFM 350 FWAN Bruin	утилитарный	4-1-350	21	-	8999 $	PANAVTO (095) 780-55-55
JMC BOB 50/100	детский	2-1-49/96	5/7	2004	от 1999 $	WYP-MOTOR (095) 933-86-06
JMC RINO 125/150	универсальный	4-1-125/150	8/11	2004	от 3199 $	WYP-MOTOR www.wyp-motor.ru
Yamaha Grizzly 660	утилитарный	4-1-660	41	2004	12100 $	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Arctic Cat 500 TRV	утилитарный	4-1-500	40	2004	13200 $	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Polaris Sportsman 700 Mossy Oak	утилитарный	4-1-499	50	2004	14200 $	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Arctick Cat 500 4x4 Automatic MRP	утилитарный	4-1-493	-	2004	12160 $	АЛЬБАТРОС (095) 780-32-78
Arctick Cat 500 4x4 Automatic TRV	утилитарный	4-1-493	-	2004	13100 $	АЛЬБАТРОС (095) 937-45-76
Arctick Cat 650 4x4 Automatic MRP	утилитарный	4-2-633	-	2004	13300 $	АЛЬБАТРОС (095) 780-32-78
Honda TRX650FA4 Rincon	универсальный	4-1-650	32	2004	13490 $	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda TRX500FA4 Rubicon	утилитарный	4-1-499	27	2004	10290 $	АОЯМА МОТОРС www.aoyama.ru
Honda TRX400FA4 Rancher AT	универсальный	4-1-400	20	2004	9690 $	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda TRX350FE4	утилитарный	4-1-350	19.5	2004	8190 $	АОЯМА МОТОРС www.aoyama.ru
Hyosung TE 100	утилитарный	2-1-99	-	2004	2690 $	БАЙК-ЛЕНД (095) 596-89-90
Yamaha YFM 660 FWA Grizzly	туризм	4-1-660	42	2004	11899 $	«Вулкан Моторс» (095) 504-28-22
Yamaha YFM 350 FWA Bruin	туризм	4-1-400	26.4	2004	8649 $	«Вулкан Моторс» www.vulcan-motors.ru
Yamaha YFM 660 R Raptor	спорт	4-1-660	54	2004	9699 $	«Вулкан Моторс» (095) 504-28-21
ЗиД «Тарпан»	утилитарный	2-1-200	14	2004	47000 руб.	«Отечественное мото» (095) 485-54-10
Гидроциклы						
Yamaha SJ 700	спорт	2-2-701	73	2004	7600 $	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Bombardier GTI LE	отдых	2-2-718	85	2004	10500 $	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Polaris MSX 150 Turbo	отдых	4-2-750	150	2004	13000$	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Катера						
Chaparral Sgnature 240	круизный	4-8-5000	300	2004	87400 $	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Лодки (надувные резиновые)						
Yamaran B-300	отдых	подвесной мотор	-	2004	990 $	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Лодочные моторы						
Yamaha F4	-	4-1-112	4	2004	1085$	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Снегоходы						
Yamaha RX Warrior	спорт	4-4-1000	140	-	15899 $	PANAVTO (095) 780-55-55
Yamaha RX 10ER	спорт	4-4-1000	140	-	15699 $	PANAVTO (095) 780-55-55
Yamaha RS Vector ER	спорт	4-3-1000	120	-	13399 $	PANAVTO (095) 780-55-55
Yamaha RS Rage	спорт	4-3-1000	120	-	13899 $	PANAVTO (095) 780-55-55
Yamaha RS Venture TF	туризм	4-3-1000	120	-	14699 $	PANAVTO (095) 780-55-55
Yamaha SXV 700 Venture	туризм	2-3-700	120	-	12899 $	PANAVTO (095) 780-55-55
Yamaha VK 540 E Viking	утилитарный	2-2-540	45	-	9599 $	PANAVTO (095) 780-55-55
Yamaha RS Vector Mountain	спорт	4-3-1000	120	-	13599 $	PANAVTO (095) 780-55-55
Yamaha VK 540	утилитарный	2-2-535	46	2004	8990 $	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Yamaha RS Venture TF	туризм	4-3-988	120	2004	13990 $	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Arctic Cat Bearcat 570 LT	утилитарный	2-2-565	70	2004	9950$	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Arctic Cat Sabercat	спорт	2-2-658	140	2004	12600$	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Bombardier Elite	туризм	4-3-1494	145	2004	19100$	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Bombardier Scandic SWT 550	утилитарный	2-2-550	61	2004	10700$	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Polaris Widetrack	утилитарный	2-2-488	50	2004	10200$	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Arctick Cat Bearcat WT	утилитарный	4-3-658	53	2005	12400 $	АЛЬБАТРОС (095) 780-32-78
Arctick Cat Panther 570 LX	туризм	2-2-565	70	2005	9500 $	АЛЬБАТРОС (095) 937-45-76
Arctick Cat Pantera 600	туризм	2-2-599	110	2005	11340 $	АЛЬБАТРОС (095) 780-32-78
Arctick Cat Sabercat 700 EFI EXT	спорт	2-2-698	140	2005	12600 $	АЛЬБАТРОС (095) 937-45-76
Arctick Cat ZR 120	детский	4-1-119	3.8	2005	3550 $	АЛЬБАТРОС (095) 780-32-78
Yamaha VK 540 E Viking	утилитарный	2-2-535	45	2005	8990 $	АЛЬБАТРОС (095) 937-45-76
Yamaha SXV 700 Venture	туризм	2-3-698	120	2005	11590 $	АЛЬБАТРОС (095) 780-32-78
Yamaha RS Venture TF	туризм	4-3-998	120	2005	13990 $	АЛЬБАТРОС (095) 937-45-76
Yamaha RS Rage	спорт	4-3-998	120	2005	12990 $	АЛЬБАТРОС (095) 780-32-78
Yamaha RX Warrior	спорт	4-4-998	140	2005	14990 $	АЛЬБАТРОС (095) 937-45-76
Arctic Cat Bearcat 570 LT	утилитарный	2-2-556	70	2005	9950 $	БАЙК-ЛЕНД (095) 596-81-00
Arctic Cat Bearcat 660 WT	утилитарный	4-3-658	53	2005	12400 $	БАЙК-ЛЕНД (095) 596-89-90
Arctic Cat Sabercat 700	спортивный	2-2-698	140	2005	12600 $	БАЙК-ЛЕНД (095) 980-98-13
Arctic Cat ZR 120	детский	4-1-119	4	2005	3550 $	БАЙК-ЛЕНД www.bikeland.ru
Yamaha RS Vector ER NEW	спорт	4-3-973	120	2004	сезонные скидки	«Вулкан Моторс» (095) 504-28-21
Yamaha RX-1 Warrior	спорт	4-4-998	145	2004	сезонные скидки	«Вулкан Моторс» (095) 937-25-89
Yamaha RS Venture TF NEW	туризм	4-3-973	120	2004	сезонные скидки	«Вулкан Моторс» www.vulcan-motors.ru
Yamaha Venture 700	туризм	2-3-698	125	2004	сезонные скидки	«Вулкан Моторс» (095) 504-28-21
Yamaha Viking 540-III	утилитарный	2-2-535	46	2004	сезонные скидки	«Вулкан Моторс» (095) 937-25-89
Yamaha RX-1 Mountin	спорт	4-4-998	145	2004	сезонные скидки	«Вулкан Моторс» (095) 504-28-21
Рысь-119	утилитарный	2-2-432	38	2004	от 70000 руб.	«Отечественное мото» (095) 485-54-10
Тайга СТ-500 Д	утилитарный	2-2-497	43	2004	от 125000 руб.	«Отечественное мото» (095) 509-23-10

ЛИТЕРАТУРА ПО ПРАВИЛАМ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Н.Я. ЖУЛЬНЕВ
ПРАВИЛА ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ для начинающих водителей
С КОММЕНТАРИЯМИ И ИЛЛЮСТРАЦИЯМИ

Издание представляет собой подробный развернутый комментарий к Правилам дорожного движения (с изменениями на 1 января 2004 г.) в популярном изложении. Книга проиллюстрирована цветными рисунками, отражающими реальные дорожные ситуации.
Предназначено для учащихся автошкол, а также для всех желающих проверить свое знание Правил дорожного движения

В брошюре приведен полный текст Правил дорожного движения РФ с учетом всех изменений, введенных с 1 января 2004 г. Многие положения Правил иллюстрированы наглядными цветными рисунками. Книга послужит отличным пособием для обучающихся вождению, поможет лучше усвоить положения Правил, а также научиться работать с экзаменационными билетами по ПДД





Эти тематические задачи были опубликованы в разное время на страницах журнала «За рулем». В книге отражены самые последние изменения в ПДД, касающиеся правил парковки, организации движения грузовых автомобилей, страхования и др. Задачи сгруппированы в соответствии с пунктами Правил, сопровождаются иллюстрациями и комментариями, аргументирующими верные решения

Бестселлер в области литературы по Правилам дорожного движения, в котором сотрудники ГИБДД России подробно разъясняют все пункты действующего дорожного законодательства. Прекрасное пособие для самостоятельной подготовки к экзамену на получение водительского удостоверения. В новом издании освещены изменения в тексте Правил, введенные в действие с 1 января 2004 г.



Адреса фирменных магазинов «За рулем»:
в Москве: ул. Бакунинская, 72, тел. 261-22-95;
ул. Долгоруковская, 36, тел. 973-14-00;
ул. Краснопрудная, 30/34, тел. 264-92-94.
в Воронеже: ул. Хользунова, 112, тел. (0732) 14-34-90.
в Кирове: ул. Степана Халтурина, 2, тел. (8332) 56-50-16.
в Перми: ул. Боровая, 24, тел. (3422) 22-72-04.
в Харькове: Харьковский книжный рынок, пер. Кравцова, 19, тел. (0572) 17-04-71.

Любую книгу издательства «За рулем» можно найти и заказать в Интернете по адресу:
http://knigi.zr.ru

По вопросам оптовых приобретений обращайтесь по телефонам:
(095) 261-37-61; 261-07-23.